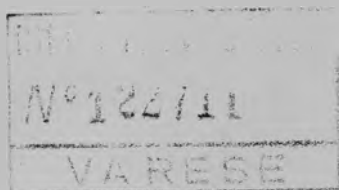
DISPERATA

ALESSANDRO PAVOLINI

DISPERATA

VALLECCHI EDITORE FIRENZE

Questa cronaca di una squadriglia è dedicata a tutte le squadriglie d'A. O.: di ognuna la storia meriterebbe d'essere scritta. E potrebbe egualmente chiamarsi Disperata, così come certe sinfonie si chiamano Appassionata, Patetica, Eroica.

PRELUDIO

RINASCITA D'UNA SQUADRIGLIA

Raffiche del maestrale e suoni dei cantieri, bluse dei marinai e schiuma delle onde, ottoni dei transatlantici e vetri dei palazzi, tutto è nitido. Gli azzurri, i verdi, i bianchi e gli altri colori squillano nel panorama come nei pavesi. Primavera 1935, Genova. Una nave salpa, muggisce il suo saluto. Esso echeggia fra le maestranze al lavoro. La nave lascia un' Italia gagliarda, dolcissima a viverci e che appena le bada.

*

Ora sui ponti l'occupazione è di farsi incupire la pelle, schiarire le pupille e la radice dei capelli. Le coste della penisola, le isole del Mediterraneo, i tramonti dal raggio verde, gli antipasti, i pasti e i giuochi traversano senza peso le giornate sgombre d'avvenimenti, lasciate ai pensieri.

Sulle navi si fuma bene e con poca spesa. Così questi giovani passeggeri immaginano l'Africa, la prima Africa della loro vita, di sulle scatole di Salonica o di Abdulla, con quei palmizî e cammelli lungo un Nilo celeste da decalcomanìa.

Sono pochi e poche cabine ha la nave, che è stata internamente svuotata per aumentare la stiva. Nella penombra della stiva casse di due tipi uniformi s'accumulano, simili a strane baracche senza finestre, o a grossi canili. Quali molossi contengono, quali ulani? Abbaiare non si sente.

Contengono creature in letargo, operate, e regna un silenzio d'anestesia. Con le fusoliere da una parte, da un'altra le ali, i velivoli disarticolati e imballati navigano verso Massaua. Ogni tanto qualcuno degli aviatori scende a far visita. Apre la porticina di qualcuna delle casse e intravede la propria carlinga, il tronco mutilato della propria macchina.

Era una creatura così imperiosa, quando col muso in su posava sugli aeroporti lombardi o padani, o saltava per i cieli appennìnici alle bufere di primavera. Ora, aperta, inferma, rivela tutta la sua intima fragilità: la leggerezza dei legni compensati, dei fili di metallo, delle tele e delle sete incerate: la sua parentela ancora evidente con le primissime *machinae* aeree, aquilonari. Un aeroplano mostra al mondo una sàgoma prepotente di capolavoro moderno, ma a chi ci vive dentro un'anatomia fragile e antica. Per questo accade di volergli bene fino alla tenerezza. L'aviatore guarda la sua macchina. Perché non li hanno lasciati viaggiare insieme, su nel loro elemento? Perché la lenta nave, perché questa prigionia incantata?

Ma è la prigionia stessa della penisola Italia dentro il suo mare. Nemmeno per aria se ne può

evadere. Ogni paese straniero ci alza tutt' intorno il muro invisibile della propria sovranità. Un muro che arriva alla stratosfera. Quando il legislatore romano sancì che il confine non costituisce solo un limite orizzontale, ma verticale, *ab inferis usque ad astra,* vide veramente troppo lontano. Troppo era abituato a sancire per l'eternità, a far perenne. In una Roma che per unica esperienza aeronautica conobbe la caduta di Simon Mago, c'era bisogno di prevedere questa remota epoca degli aeroplani, e di occuparsi dell'aria, *usque ad astra?* Ecco che oggi nessun paese può scavalcarsi senza permesso. Ecco che per mandare squadriglie nelle nostre Colonie del Mar Rosso e dell'Oceano Indiano ci occorre impacchettarle, imbarcarle, pagare l' ingresso alla Compagnia del Canale di Suez.

Il Canale s'avvicina : uno ha avvistato la prima vela di sambuco, uno, un pescecane.... Guardano il mare per ore, a torso nudo.

La domenica mattina si vestono e vanno a messa nell'ex salone di prima classe. Corre il Mediterraneo nel riquadro dei finestroni. Bianche divise, chiari occhi nei visi intensificati. E intorno alle parole latine un silenzio vibrante di calde macchine, frusciante di flutti. Ma la motonave fu decorata in neobarocco americano-babilonese ; e l'altare è stato improvvisato fra due colonne, con per cariatidi alte donne dorate dai seni in mostra. A tutte le colonne altre donne consimili. Le specchiere dirimpettaie moltiplicano i donnoni all' infinito, e mai palcosce-

nico parigino vide tanta adunata di seni innaturalmente eretti e patinati d'oro.

Le lampade ad arco di Porto Said s'avvistano in una sera ancora chiara: e i fari, le insegne dei bazar e dei locali di notte. Aspettando d'essere ammessa al Canale la nave attracca alla passeggiata e luci della nave e luci della strada vivono in una stessa ora tiepida e ferma di luminària cittadina. Ma è vietato scendere. A poco a poco, dal mondo estraneo dei levantini ai caffè, dei marinai inglesi vacillanti a braccetto, dei rivenduglioli giapponesi in barchetta, facce, voci si staccano e s'alzano verso gli uomini della nave.

Sono motoscafi e scialuppe di Italiani, gruppi di ragazze lungo la riva, brune e vestite di bianco. Mussolini. Mussolini. Le prime sillabe di cui ci si serve, per riconoscersi e salutarsi. Italiani dai visi alzati, Italiani dai visi chini. Più tardi, al passaggio sempre più frequente delle Divisioni, gl' Italiani dell' Egitto accorreranno ogni volta a migliaia, sui rimorchiatori accalcati e sbandanti, flottiglie in ardènza. Ora siamo all' inizio e questa nave porta pochi passeggeri. Essi e i pochi Italiani sottostanti si parlano nel tepore a voce alta e familiare.

Una ragazza si fa notare tra gli altri, brunetta, un po' tarchiata, con una bandiera. Addio, le dicono alla partenza. Ma promette che la rivedranno ancora. Uno solo è sceso a terra e rimane, il « clandestino » imbucatosi nella stiva a Messina e vissuto due giorni dentro un aeroplano al buio. La voglia

dell'Africa appena assaggiata, il rimorso dell' Italia appena lasciata, nostalgie continentali troppo vaste per un ragazzo, dolgono fino ai singhiozzi nel minuscolo Siciliano, solo con un Console, mentre lentamente e senza rumore la nave va.

Va per il Canale più lisciamente che un'auto sull'autostrada. Come un dirigibile in un'aria quieta. Il senso della velocità n' è inghiottito e lente scorrono le stelle, già più grandi, lente scorrono l'Africa e l'Asia.

Se la sponda africana si differenzia dall'altra è per un'auto che procede di conserva con la nave, spingendosi avanti senza scosse la luce dei fari. Da subito dietro i fari, dal buio, una voce di donna si leva ogni tanto, leggermente teatrale. Evviva, evviva. Ormai tutti dormono, nudi, al disopra dei lenzuoli, e soltanto ascoltano le sentinelle sul ponte, un aviatore senza sonno, il pilota alla sua ruota dentata.

Quando all'alba nei due deserti i cammelli appaiono, immobili, e qualche negro, la donna s'alza in piedi nella macchina accanto a una bandiera: e viene riconosciuta per la ragazza di Porto Said. Canta inni. A Suez, durante la sosta, eccola in barca, con altri Italiani di questa città, impiegati della Compagnia, commercianti, preti. Da bordo le domandano come si chiama.

Così comincia a circolare nel Mar Rosso, fin dai primi legionarî che vanno all' impresa, questo famoso nome di Maria Uva che in Africa Orientale conosceranno poi tutti. Maria Uva, nome paesano, che sa d'orto e di casa, d'altarino e di pergola. La passione degli Italiani dell' Egitto, — delle folle di Suez e di Porto Said, affluenti da Alessandria e dal Cairo a ogni passaggio, delle famiglie schierate in camicia nera alle stazioni sperse sulla sponda bruciata del Canale, — in Maria toccherà un suo vertice popolare. Mai è mancata e mai mancherà, a dare ai legionarî il primo benvenuto dell'Africa e l'ultimo arrivederci delle Italiane, in mezzo ai medaglieri degli ex combattenti, ai piccoli fazzoletti dei balilla, agli agri eja delle studentesse, agli alalà delle masse seminude in casco di sughero (e a quei motoscafi di monache e di educande che udremo cantare con innocenza e trasporto : *Chi se ne frega — delle sanzioni ?*). Canteranno, questi Italiani : e vedranno arrivare la Home Fleet, sbarcare mille velivoli per l' Egitto ed il Sudan ; fra i concentramenti inglesi, e l'ammassamento delle nostre Divisioni motorizzate al confine cirenaico, vivranno la vigilia d'un evento che implicherebbe, atto primo, la perdita dei loro impieghi, commerci, conti correnti, cariche e piantagioni. E con i soldati e per i soldati canteranno ; un po' àfoni, negli ultimi mesi.

Ma in Maria Uva i soldati salutano anche un anticipo simbolico delle donne che vorrebbero in-

contrar poi. Forse Maria è un'avanguardia? Una staffetta, con la sua bandiera nel pugno?

Ahimè no. Resterà piuttosto, per loro, per tutti noi, un personaggio di canzone, un'amica corale di militari: un poco, quel che fu la Madelon per i poilus di Verdun. Ma questa volta una Madelon «vera», eguale per tutti, e di cui abbiamo conosciuta la voce.

Inquietati dal caldo e dalla meraviglia gli uomini stanno svegli in silenzio. Fianchi e chiglia scivolano in una intensa luce, la prua taglia una pasta di vetro verde, alla poppa s'attacca palpitando a ventaglio uno strascico elettrico. Lontano, dove l'acqua è perfettamente nera, l'urto di invisibili onde accende candidissimi fiori. Più lontano, più su, ogni stella che transita stria di chiaro il cielo come la nave il mare.

Di parallelo in parallelo il mercurio sale. Ma finché la nave cammina l'aria si mantiene respirabile. Una mattina la nave rallenta, si ferma. Di colpo, il caldo appare superiore alle forze. Acre e dolciastro, compatto, l'odor di sudore monta da tutto il bastimento. Dalla stiva, dalle camerate più

profonde e su su dalle altre ciascuno tende a salire, ad allontanarsi dagli stantuffi, dai fornelli e dai tubi, ad affacciarsi nell'aria. A ogni oblò una testa. Sui ponti, dove ci si annaffia con sistoie e docce, il fuoco solare è così bianco che i colori sbiadiscono e le ombre stesse pare stiano per sciogliervisi, — le tenui ombre delle tele tirate, dei caschi foderati di stagnola. — Tutti tendono ai ponti, e poi a sera sui ponti affollati ciascuno tende all' isolamento, — alle ringhiere, alle scalette, alle antenne. — Colui che è riuscito a salire più su di tutti, in su alza, a cercare aria, il naso e la bocca ; e tutto l'equipaggio culmina in quel respiro proteso.

È il caldo di Massaua. Non basta dire : 50°, 55° all'ombra. In varî deserti, eritrei e libici e arabi, persiani e sudamericani, il termometro segna altrettanto ; qualcuno dice anche più. Eppure non vi trovi che il parossismo di un caldo già conosciuto altrove. Qui è diverso (a parte il fatto che nel deserto si transita, non si risiede : soprattutto non si lavora nè si organizza). Qui è un caldo, a capire il quale le precedenti esperienze non servono : innaturale : sembra non derivi dal sole ma da caldaie, da stufe di serra. Sembra d'essere rinserrati in un interno di macchine. I torsi e i visi lucono, unti di greve sudore come dentro un sommergibile in immersione profonda.

Perchè non si sbarca ? Non c' è posto, scaricano. Bisogna aspettare. La testa si mette a pesare come crescesse ; come maturasse eccessivamente,

frutto dei tropici. Sordamente battono i suoni agli orecchi premuti da dentro.

Nello sforzo dalla resistenza i visi si fanno attenti e calmi. I corpi patinati di sole e lustri di sudore, sculture fresche di fonderia, se ne stanno pazienti al collaudo. (E stupendi. Un decennio di stadî, di campi di neve, di corse e di regate non è passato invano sulle generazioni. A differenza delle mèssi che per irrobustire hanno richiesto si sconvolgesse il suolo con solchi più profondi, la razza ha voluto per temprarsi superfici lisce : campi sportivi, piste, acqua di piscina. Da questi orizzonti lineari che hanno ringiovanito l'antica terra arriva questa razza ringiovanita).

Sudare e bere. In Europa sudare è accusar fatica, patimento. Qui è vivere : perciò nel grondare si mette compiacenza, quasi un orgoglio. Solo i morti non sudano. E i quasi morti : per primo segno, nell'uomo atterrato dal colpo di calore, la traspirazione cessa : e il corpo secco e bollente sussulta in una sua sofferenza autonoma, inanimata, pari a quella di un motore che perde i colpi o che batte in testa.

Il corpo valido è invece un tessuto che l'acqua bevuta e traspirata traversa continuamente, come la luce un vetro.

Ma, in un mondo di traspirazioni ed evaporazioni, la gola resta sempre l'unica cosa arida.

E nei ginocchi la sinovia fermenta in languore. Languono le caviglie. Il piede duole. La

mano non ha voglia di stringere, come in un sonno interrotto....

*

Per sollecitare lo sbarco, un capitano comandante di squadriglia scende dalla nave in un motoscafo.

Passa fra le navi che all'àncora fanno la coda prima d'arrivare alla banchina. Scorato ne conta dieci, quindici, venti. Petroliere, carbonifere.

Alla banchina l'ingorgo è tale che il motoscafo non vi attracca. Il capitano sbarca su un rimorchiatore, ne salta su alcune chiatte, attraversa pontoni, una centrale elettrica galleggiante, barche, zàttere. Tutto un paese di galleggianti, cigolante, fitto e inamovibile assedia i pontili.

Sui moli scaricatori sudanesi e yemeniti accumulano casse, operai triestini e spezzini manovrano grue. Nella calura, nel mortale languore, quella accanita fatica appare più che umana, e come improbabile.

Maestranze scaricano. Sgomberano. Costruiscono. Le opere s' intersecano e s'aggrovigliano, nelle brevi penisole che costituiscono Massaua portuale e che sono quelle che sono, già da prima gremite di edifici. Tutto occupato. E le merci ora s'assiepano sulle banchine fino a un metro dall'acqua, colmano i cortili fino all'ultimo piano, sbarrano i vicoli. Autocarri prigionieri fra casse e balle, fra pile e cataste incastrate a mosaico. Il capitano s'aggira fra enormi

matasse di filo spinato, muli stretti uno all'altro, grattacieli di paglia, e occorrono a volte laboriosi spostamenti per aprirsi un varco di transito, come in una giungla.

Guadagnato il ponte per la terraferma l'ufficiale cerca nelle vie principali gli uffici. Il sole monta. Olio, il mare ai moli, e nello sfondo delle vie estenuate : olio bianco, il quale non introduce nella veduta alcuna nota di refrigerio. E autocarri, autotreni, autocarrette, senza interruzione, sobbalzanti su fondi stradali destinati ai cammelli ; viavai per le scale degli edifici bianchi, destinati alle sieste pomeridiane. Fra il luogo e il movimento, fra l'ora e il fervore c' è tale una contraddizione, che s'evita di guardare ; la vista ha una sua disappetenza rispetto alle cose.

Finalmente ecco l'ufficio giusto. Un ufficio come gli altri, cioè una stanzetta nuda piena di mosche, in penombra : telefono, andirivieni, telefono : un giovane capo ruscellante, in maglietta di cellulare, gradi appuntati con uno spillo, rauco a forza di coprire con la voce le voci, e il coro dei ventilatori. Tutte le voci a Massaua suonano di almeno un tono più alte del normale.

« Pronto ! Pronto ! Mille tonnellate di benzina ? Sentire l'aviazione.... Scaricate a Dachilia.... Come impossibile ? Dachilia, Dachilia ! Sì, ordine mio, responsabilità mia. Chi si oppone ? Buttatelo in mare. Addio. Ascari ! Acqua. Pronto ! È arrivata l'*Arimatea ?* Non c' è posto. Incroci. Sbarcherà all'alba.

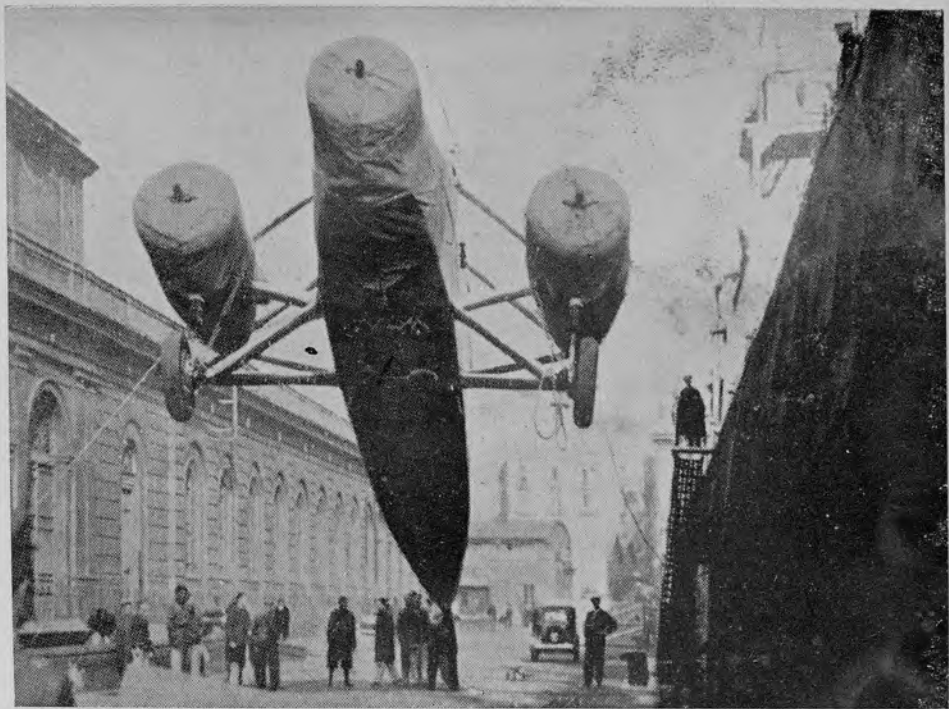
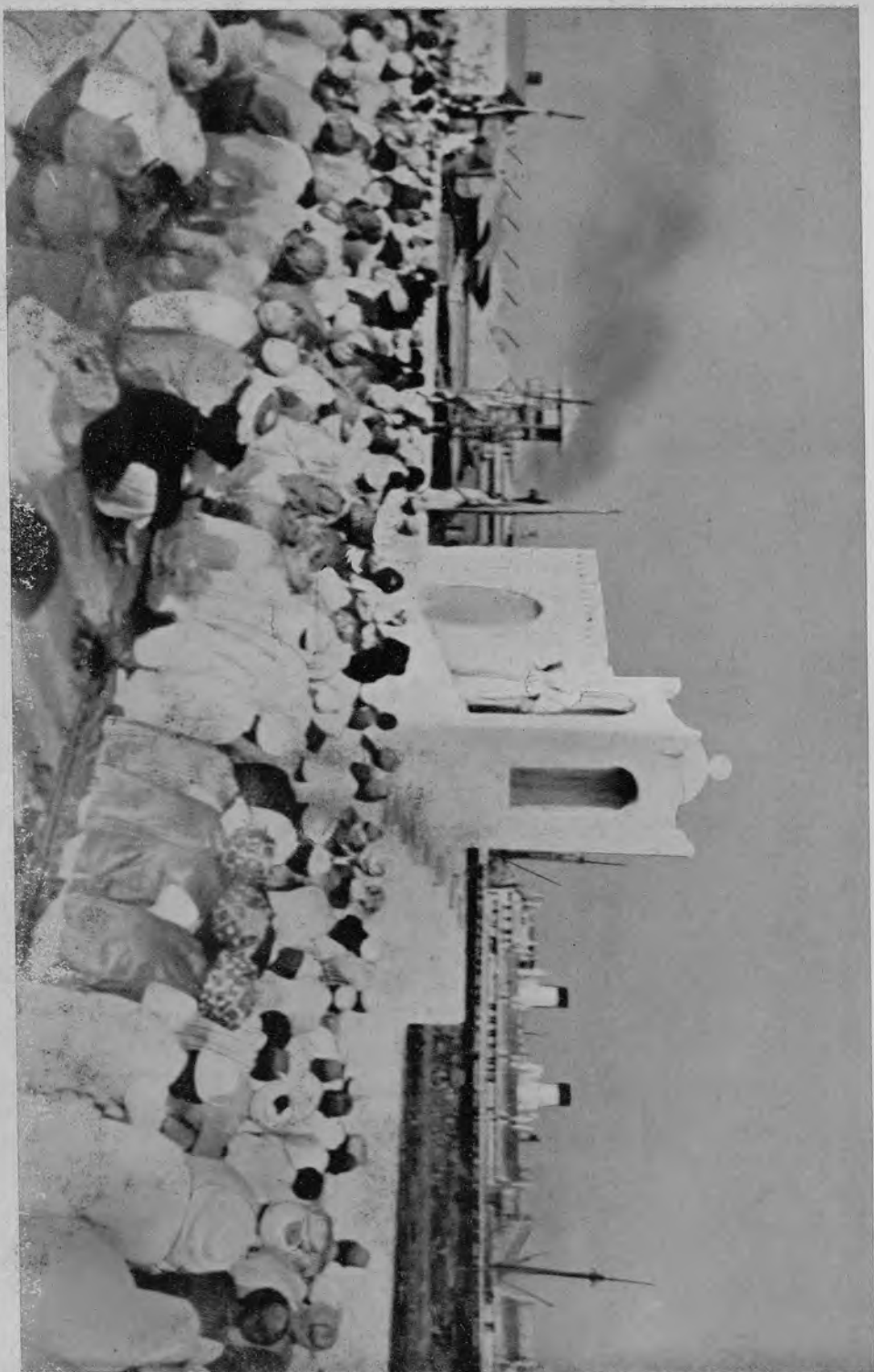
No, non si può fare altrimenti. No, no! Ho detto: incroci, ho detto: domani all'alba! Responsabilità mia. All'alba! Addio. Queste Hygis non sanno di niente, hai Camel? Pronto! Comandi. No, se mi permette.... Vede, non.... Non so se sarà possibile.... Sissignore. Sissignore. Agli ordini. Amico, bisogna rintracciare la Balilla del generale. Bisogna. Vai tu. Dove? Bravo, se lo sapessi. Dice che è grigia, ultima serie.... Sbarcata sabato, pare.... Vai! Presto. Ascari! Acqua. Pronto! Sì, pronto! Ah, è lei il signor Cortesi? Lei è un ladro. Ha sentito benissimo: un ladro. Duemila lire l'ora per una gru? Glie lo farò vedere io. La metà? Macché, sempre caro. Ma cominci il lavoro. Passi alla cassa domani l'altro. Ma cominci, cominci! Arrivederla. Chi ha Abdulla? Ladro. Queste Camel raschiano talmente la gola. Avanti. Piacere. Lei cerca i mobili per impiantare l'Ufficio Stralcio? Se li è fregati un Comando di Divisione. Non si arrabbi. È mezzogiorno, chi si arrabbia muore. Un' idea, vuol prendersi certi mobili avanzati da un ospedaletto? Di ferro, smaltati: molto freschi. Capisco, questo non le importa, lei va a Cheren, a Cheren fa fresco. Cheren! Cheren! C' è un bel lettuccio chirurgico, per lei. Non le va? Beh, non ho tempo, ripassi a mezzanotte e vedremo. A mezzanotte dorme? Lei dorme? No, noi non possiamo. Arrivederci a mezzanotte. E non giri col casco in mano. Ascari! Ghiaccio. Oh, carissimo vieni. Quando sei arrivato? Che sigarette hai? Che si dice a Roma? Bevi; volevo sapere.... Oilà!

Ma lei chi è ? Non usa bussare ? Non usa farsi annunziare ? Che ha ? Si calmi. Come ? Sono sbarcati ? Trecento uomini ! E perché, perché ? No, non c' è una baracca in tutta Massaua. Non una. E poi non dipende da me. Perdio, non dipende mica tutto da me ! Lei ha già girato due uffici ? Che me ne importa ? No, non si riscaldi. Chi si riscalda muore. Come dice ? Colpi di calore ? Perchè non dirlo prima, perdio ? Colpi di calore. Cosa si può fare ? Forse, si possono sistemare a baracca le casse degli aeroplani smontati. È vero, capitano ? Allora andiamo a sollecitare lo sbarco. Coraggio, venite con me. Carissimo, tu resti a Massaua ? Ci rivediamo ? No, è naturale, nessuno resta a Massaua. Avrei voluto parlarti d' Emilia, ho in tasca una sua lettera, vedi, senza il tempo d'aprirla.... E poi ho paura di cattive notizie : non le sopporterei, qui.... Addio, addio, in bocca al lupo. Ascari ! Preparare ghiaccio, preparare acqua, mettere brande in tutti gli uffici, — stasera arriverà la Commissione.... —. E tu, se quelli della benzina ritelefonano, — perchè mi viene in mente che a Dachilia stanno scaricando longarine, — corri là, fai sospendere. Responsabilità mia, la benzina è più urgente. Sono con voi, andiamo.... Mettetevi il casco.... ».

È la Massaua dei tempi grandi, fra marzo e settembre 1935, e più fra maggio e agosto, nel colmo della calura.

A Gibuti, ad Aden e altri purgatorî circonvicini si contende a Massaua il titolo di «città più calda del mondo». Ingiustamente. Là ci si affaccia a un oceano, e anche quando non è il suo respiro ad alleviare la calura muovendola, il senso della sua spalancata presenza conforta il cervello intorpidito. Altro è sentirsi serrati nel budello del Mar Rosso, su quest'acqua semiinterna, evaporante e ultrasalata.

Ma poi, in nessun luogo dei tropici si è mai lavorato rapidamente. Ad Aden come a Gibuti, come a Massaua stessa prima dell' impresa d'A. O., e come ad Assab o a Hodeida e in tutti gli altri agglomerati candidi dai contorni ondulanti al calore di qua e di là dallo stretto di Bab el Mandeb, l'europeo ha sempre vissuto una lenta esistenza di dirigente, di amministratore d'affari pubblici piuttosto pigri o di commerci piuttosto facili, seduto all' incrocio dei ventilatori, fra i termos pieni di ghiaccio tritato. Lavoro manuale, scarso, e lasciato esclusivamente ai neri. Lunghi riposi meridiani e pomeridiani. Stasi estiva.

Noi siamo venuti a Massaua a trasformare in sette mesi, comprendenti la stagione più atroce, un porto fatto per una nave alla volta, in un porto per cento navi. A scaricarvi centinaia di migliaia di uomini, i cibi e le armi per un esercito, i materiali per una enorme costruzione di strade, ponti, aeroporti, casamenti, depositi, acquedotti, fortificazioni, linee di comunicazione. A eseguirvi il montaggio di

«Con le fusoliere da una parte, da un' altra le ali, i velivoli disarticolati» si apprestano a navigare verso Massaua.

Ramadan a Massaua. *(Goldoni)*.

una flotta aerea. E altro ancora, sfacchinando con maestranze italiane sui moli che ustionano il piede, — i neri sarebbero stati lenti per il nostro scopo, — cancellando dalle giornate le ore del riposo coi turni ininterrotti, organizzando un'attività imponente dove tutto esigerebbe il torpore.

Abbiamo portato i modi di lavoro degli improvvisatori americani di città nuove nel West, in una città in cui per morire bastava talvolta lo sforzo del traversare una piazza.

*

E chi ha scritto che l'organizzazione è un fiore del nord, che nasce dal freddo? Qui se ne fa un fiore dei tropici.

Quando il 16 marzo si costituisce il Comando Base di Massaua (Intendenza A. O.) si tratta contemporaneamente di sbrogliare il gomitolo dell'ingorgo, di riorganizzare i servizî, di attrezzare il porto e di costruire le innumerevoli opere sussidiarie. Immaginate di abitare in troppi una casa ad un piano, e di sopraelevarcene dieci mentre vi vengono scaricati gli sgomberi di alcuni palazzi e vi arrivano carovane. O di edificare un sistema di dighe, bacini e canali, in piena inondazione e sotto l'assillo di sempre nuovi torrenti.

Dal 16 marzo al 16 settembre occorre infatti costruire:

primo, pontili e pontili, perché le navi possano attraccare e scaricare velocemente (dati del

pontile principale: 370 metri di lunghezza, 1200 metri cubi di pietra, 1000 quintali di cemento; tre pontili nella baia di Dachilia; banchina di raccordo per galleggianti, 80 metri; altri pontili minori; adunata di grue);

secondo, ferrovie decauville e vie e piste e rampe d'accesso ai pontili, per liberarli velocemente degli scarichi, — comprendenti materiali ingombranti come i reticolati, gli aeroplani, o difficili a maneggiare come gli esplosivi —;

terzo, per far defluire questi materiali, larghi piazzali retrostanti (solo per quello di Dachilia, un movimento di 5000 metri cubi di terra e roccia), un grande arco di raccordo ferroviario, una strada di collegamento fra le rade (e solo per essa 25.000 ore lavorative, un movimento di 1000 metri cubi di terra);

quarto, per smistare i materiali e per ben conservarli durante la sosta secondo i diversi requisiti, magazzini con 70.000 metri quadrati di area coperta (Magazzino Derrate, Magazzino Materiale Sanitario e Veterinario, Magazzino Vestiario ed Equipaggiamento, Magazzino Artiglieria, Magazzino Genio, Magazzino Materiale Automobilistico, Magazzino Fieno Paglia e Legno, Deposito Infiammabili; e Ufficio Postale di Concentramento, Stazione Infustaggio Carburanti, con serbatoi e tubazioni....);

quinto, per avviare velocemente i materiali all'altopiano, — cioè a 2500 metri d'altezza e a centinaia di chilometri di distanza, — una nuova gran-

de strada cilindrata Massaua Embatkalla Nefasit Asmara, con continuativa possibilità di scambio fra gli autotreni (oltre a migliorare tutta l'antica strada Massaua Asmara, e la ferrovia).

Non basta. Tutto ciò riguarda una prima attrezzatura del porto. Bisogna inoltre allacciare e collegare il complesso mondo di uomini, meccanismi, trasporti e servizî che tale attrezzatura eseguiscono o che servono il porto nella sua vita accelerata. Ecco perciò, in Massaua, 45 chilometri di fili telefonici, 5 di linee elettriche, 2500 metri di condutture d'acqua, più una cisterna di 250 metri cubi e la sistemazione in serie di serbatoi metallici debitamente schermati dal sole. Bisogna nutrire questa gente, e quella di sbarco, transito e sosta. Quindi, magazzini di distribuzione viveri, di distribuzione ghiaccio, mense militari. Bisogna provvedere i ricoveri per i reggimenti, le legioni, le centurie operaie, chè non rimangano a lungo nell'afa omicida delle navi all'àncora. Quindi, alloggi per le moltitudini di passaggio, e per quelle destinate a Massaua. Bisogna sviluppare un'organizzazione sanitaria, comprendente posti di pronto soccorso, infermerie di tappa, ospedali da campo, navi-ospedale a corsie refrigerate. Nonché un'organizzazione veterinaria, con una vasta infermeria per quadrupedi.

In mezzo a questa attività costruttiva, il servizio Sgomberi mobilita le sue squadre a turni continui, per le ventiquattr'ore, alle grue, ai furgoni, sulle banchine. Alle autocolonne in spola con l'alti-

piano s'aggiungono salmerie di muletti e carovane di cammelli.

Ai primi d'ottobre, cioè alla vigilia delle operazioni di guerra, terminata questa prima parte del programma, si scaricheranno e smaltiranno giornalmente 5000 tonnellate di materiali.

Per ora, aprile, noi vediamo la squadriglia degli aeroplani smontati sbarcare a Massaua nel pieno dell'opera.

*

Un'opera che quanto a velocità, difficoltà e ampiezza sarebbe straordinaria a qualunque parallelo del globo.

Viene compiuta nella città che nel globo porta la palma del caldo umido. Perciò, — qui, adesso, — la resistenza attiva dell'uomo al caldo tocca profondità non raggiunte prima e che forse mai più si tenteranno dopo. È per tutta l' Eritrea una stagione di fatica pressoché mistica, unica nelle storie dell'uomo. Più a nord, gli schiavi trasportarono e soprammisero a furia di muscoli le pietre monumentali dei Faraoni : ma le Piramidi si levarono al disopra di un vasto ossario. Un'ecatombe precedette il trionfo di Lesseps al Canale.

Qui si tratta di non morire. La morte, questa forma di pànico (alla quale infatti in questa impresa resisteranno meno i neri, pur acclimatati da centinaia d'anni, che i bianchi). Lasciarsi morire è una soluzione facile, a un dato momento....

È un « momento » il quale non sopraggiunge a un tratto. Lo precede lungamente una sofferenza che cresce, insiste, e a poco a poco acquista forza dalla propria inesorabilità, tende a trasformarsi in un presentimento chiuso e fatale. L'uomo cerca di distrarre il presentimento in cammino: una scheggia di ghiaccio sulla lingua, un morso a un limone, un sorso alla borraccia. Più tardi cerca di arrestarlo con le ultime riserve di forza fisica, adunate a un appello d'unghie nel palmo, di saliva racimolata e inghiottita di prepotenza. L'uomo serra le palpebre, cerca un attimo oscuro, protetto, e in quel suo buio si consulta per persuadersi: coraggio, il cuore regge, il sudore fluisce.... Ma ancora un passo, e l'unica da interpellare resta la volontà. La volontà, cosa non astratta, vera quanto il sangue e il sudore. In quel « momento » estremo, e ritornante, bisogna sentire che la volontà c' è ancora, lì dentro, ficcata come una radice che non si può strappare nel male che si sente. Se c' è ancora, vuol dire che questo punto di sofferenza pareva insuperabile ma non lo è: e si può, ecco, passare oltre, in zone non più conosciute, ampie e stranamente serene.

Strani sorrisi affiorano a volte nel viso dell'operaio; dall' interno, senza ragioni collettive. Intento è il viso di lui che lavora e meditativo. Più larghe del solito le pupille, di tra le ciglia a schermo.

*

L'operaio che sta trasformando in sei mesi Massaua e l' Eritrea è un uomo fra i trenta e i quaranta, col casco sulla nuca, il torso nudo o la camicia da borghese, i calzoni da militare: e con la barba dei missionarî e degli esploratori. Il suo aspetto santo e antico lo riallaccia un poco ai pionieri che s'avventurarono sui bassipiani del Mar Rosso nell'Ottocento. Generoso illimitatamente nello sforzo e nella privazione, tuttavia nulla spreca: né un colpo di piccone, né un soldo: attentissimo al suo risparmio, ai suoi vaglia e finché può alla sua salute. Il suo dopolavoro è parlare coi compagni, a sedere per terra, nel crepuscolo. Purché non costi, non trascura alcuna possibile gentilezza. Addentrandosi con la strada in costruzione dal porto verso le valli spinose e deserte, orna la sua tenda mimetica da soldato con le euforbie e còl fiore dell'àgave. Fa amicizia con le tribù delle scimmie. Queste gli tengono compagnia, gli portano a far vedere i neonati.

Ci vorrebbe Pietro Lorenzetti per dipingere la costruzione della Massaua-Nefasìt, prospettiva di montagne brulle con sparsi a nuclei questi barbuti anacoreti operai, amici della scimmia e della gazzella. Anche il luogo più maledetto si fa familiare intorno a questo uomo che vive in tenda e ha in cima ai pensieri una casa, molto lontana. Paesano si fa il suo «cantiere» nomade, intorno a uno di

quei tricolori che il muratore mette sui fabbricati il giorno della copertura. Sulle pareti di legno egli scrive Mussolini nei caratteri che il popolo usa per esprimere sui muri del borgo i suoi sentimenti, con le esse puntualmente rovesciate. Mussolini scrive sul casco ; e glie lo stingeranno, via via che portando a compimento la strada, o avvicendandosi coi nuovi arrivati, da Massaua s'allontanerà in su, verso la salvezza, le ultime grandi piogge del medio e dell'altopiano.

*

L'altopiano domina non tanto il paesaggio quanto i pensieri e le speranze, a Massaua. L'altopiano è il miraggio verde : il vento negli eucalipti, le fredde nebbie mattutine.

L'altro miraggio, l'altro pensiero rinfrescante è più prossimo : da tutte le navi soffocanti e dai moli si butta ogni tanto una lesta e carica occhiata alle navi-ospedale, alle navi fresche, oasi all'àncora. Là, i radiatori gelidi ; le corsie refrigerate, dov' è gennaio. « California ». « Helouan ». Terribile dolcezza di questi nomi, fra le labbra della gente di Massaua. (E so di un ferroviere che prima di dormire va a guardarsi nella littorina ferma in stazione certe fotografie del Sestriere. Neve, farinosa neve, e solchi di sci.)

*

Sempre ricorderò, fra gli operai e i soldati, fra marinai e gli avieri di questa Massaua dei mira-

coli un frate di San Francesco, barbuto e irruento, dall'aspro odor di sudore selvatico e dalla parola infiammata e asintattica di predicatore popolano. Quando la lotta fra il caldo e la tenacia più infuria, dove il colpo di calore abbatte la sentinella come una fucilata silenziosa, nelle corsie in cui una lavanda gelata rimette gli uomini in condizioni di tornare con gli altri come in un ospedaletto da campo una medicazione sommaria, nella stagione che il dengue assale alla schiena coi suoi dolori, in quest'ambiente di occhi straniti, di voci sforzate, di sbarre di ghiaccio più preziose che lingotti d'oro e sparite appena apparse, di fronti bollenti, di cosce chiazzate di rosso e rabbiosamente pruriginose, di zanzare e di pulci penetranti, sempre è sulla breccia questo frate, che tiene al suo soprannome di Leone di Massaua.

Pare che sia venuto qui di sua iniziativa, che non lo volessero mandare. S'è fatto cappellano degli operai, cappellano dei soldati, cappellano di tutti. Concepisce il sacerdozio, del resto non senza ragione, come un continuo scendere in piazza, esser della partita, buttarsi a capofitto: sudare in mezzo a chi suda. Nelle sue prediche Cristo e l'operaio di Massaua fanno tutt'uno: dall'altra parte fanno tutt'uno il Diavolo ed il Vampiro; nome, quest'ultimo, che egli ripete immancabilmente e con cui designa certi imprenditori datisi a speculare nella confusione dei primi momenti. Se poi il suo sguardo si spinge più lontano, la lotta fra il Bene e il Male diventa

quella fra l' Italia cattolica, e un Negus miscredente spalleggiato da un Arcivescovo di Canterbury eretico (il quale, nelle apostrofi del frate, diventa l'Arcivescovo di Castelburì.)

Un giorno che la media dei leggeri colpi di calore aumentava e urgeva ghiaccio nei cantieri, sentito dire che l'arrivo delle sbarre provvidenziali tardava per un disaccordo sul prezzo, si precipitò al frigorifero con un autocarro e ruggendo contro i « vampiri » razziò il ghiaccio a rivoltella spianata: mistico *gangster* tropicale, frate Leone da « fioretto ».

Sopra tutti ricorderò Castellani, il dottore. Con molti titoli si può chiamarlo, con quelli di senatore e di conte che gli ha dato il Re d' Italia, con quello di *sir* che gli ha dato il Re d' Inghilterra ; nonché eccellenza, professore, maestro, generale. Di più, Mussolini ha creato nell'occasione la carica necessaria per quest'uomo necessario e lo ha fatto Alto Consulente Sanitario e Ispettore Superiore Generale di tutti i Servizi Sanitari Militari, Navali, Coloniali e Civili in A. O. Ma lo chiameremo dottore, come i soldati. Non importa che malattia del sonno ed ameba gli abbiano assicurato l' immortalità : il bello è che a incontrarlo in Massaua, vestito di seta cruda giallina, continua a non parere altro che un medico. Un medico, il quale ha il suo recapito fra Ceylon e Roma, fra Chisimaio e Londra ; il quale ha per condotta tre continenti e per calesse un aeroplano. Nonostante tutto, la fiducia che ispira rimane proprio quella di un vecchio e buon medico di paese,

signorile e alla mano. Possiede questa prerogativa dei Toscani, di familiarizzare e addomesticare intorno a sé qualunque luogo. Davvero tutto il mondo, per un Toscano, è paese. I tropici sono il confine del podere, per Aldo Castellani, e in bocca sua la mosca tsè tsè sembra una vecchia mosca che si è sempre avuta per casa.

Egli porta sulle spalle la salute del più gran corpo di spedizione bianco che una guerra coloniale abbia mai veduto, quattrocentomila militari, più centomila operai. Finora la più alta cifra era stata fornita dagl' Inglesi nella guerra contro i Boeri: solo duecentomila: né si trattava di zona tropicale. Tuttavia la percentuale dei morti per malattia fu elevatissima. In Africa Orientale, nelle operazioni durante la guerra mondiale, le forze bianche ivi dislocate contarono centocinquemila malarici. Decimati dalla dissenteria furono i Francesi nelle campagne di Algeria, di Tunisi, dell' Indocina e del Madagascar. Nella guerra ispano-americana del 1898, la spedizione americana a Cuba registrò oltre ventimila casi di tifo su centoottomila uomini. L'epidemia di tifo petecchiale distrusse un quarto dell'esercito serbo in Macedonia. I Francesi perdettero per malattia nel Tonkino (1890) millecento uomini su ottomilacinquecento. Superiore al 112 per mille risultò la mortalità fra i Tedeschi nel Camerun durante la grande guerra. Tutte queste malattie, — tifo e tifo petecchiale, dissenteria e malaria, — Castellani le ha di fronte, in Eritrea e in Somalia. Vi vanno ag-

giunte la febbre ricorrente, il vaiolo, il beri-beri, lo scorbuto, la lebbra, la peste, il colera (senza contare le malattie minori e il veleno dei serpenti) : tutti morbi locali, e che durante la guerra faranno strage fra le truppe abissine e nelle popolazioni etiopiche. Ora, nelle truppe italiane in A. O., la mortalità per malattia sta risultando inferiore a quella normale dell' Esercito in patria. E tale si manterrà, con gran stupore dei coloniali di tutto il mondo.

Come fa, dottore ? Castellani si stringe nelle spalle. Potrebbe spiegare : chinino, vaccini misti, vitamine B, vitamine C.... O, ancora più semplice : pulizia, autocarri e non marcie, tipi di casco lungamente studiati, un limone a testa ogni due giorni, alcool solo dopo il tramonto.... Preferisce parlar di fortuna. Per modestia. Ma in realtà portare fortuna è il maggior merito che un medico possa vantare.

*

Nudi sotto le zanzariere, i sottotenenti piloti aspettano che il sonno li colpisca, pesante, alla nuca. E ascoltano là dalle baracche dell'aeroporto la notte di Massaua, più fragorosa del giorno.

Passano gli autotreni carichi di yemeniti che vanno ai turni di lavoro cantando a cadenza il Corano. Sulla via di Embatkalla le perforatrici, i picconi, i compressori battagliano col sasso, alla luce di sezioni fotoelettriche e di lampade portatili, in un odor di catrame, bitume, sudore ed acetilene.

Lungo il porto le prostitute nere suonano lo uotà nelle mescite di tegg. Dei guardiamarina fanno andare un grammofono, sdraiati in amaca sul ponte della torpediniera. Tutto il porto è illuminato come un teatro. Catene scorrono, scorrono. Motori. Ragli. Corano. Mine.

Intanto nelle aviorimesse i montatori fanno nottata agli aeroplani che tornano in vita. L'aeroporto di Massaua è il convalescenziario dei velivoli smontati. Gli arti smembrati si riinnestano, si riarticolano. Il montatore ha un'attenzione di chirurgo, nel cerchio bianco della lampada, nella veglia senza parole dell' hangar notturno, alto come una chiesa. Si riallacciano i tendini. Si ricuce la pelle. Si percorre a ritroso il cammino di quando il velivolo si smontò : dai particolari di un'anatomia sovente fragile e antica si risale ora a questa sàgoma prepotente di capolavoro moderno. (Assistere ad un montaggio vale ripensare un po' tutta la storia dell'aviazione, da Dedalo al generale Guidoni).

E all'alba un altro aeroplano è guarito. Esce all'aperto amorosamente sorretto dagl' infermieri ascari. Fermo al sole prova i motori, aggredendo la sabbia con un brusco ghibli.

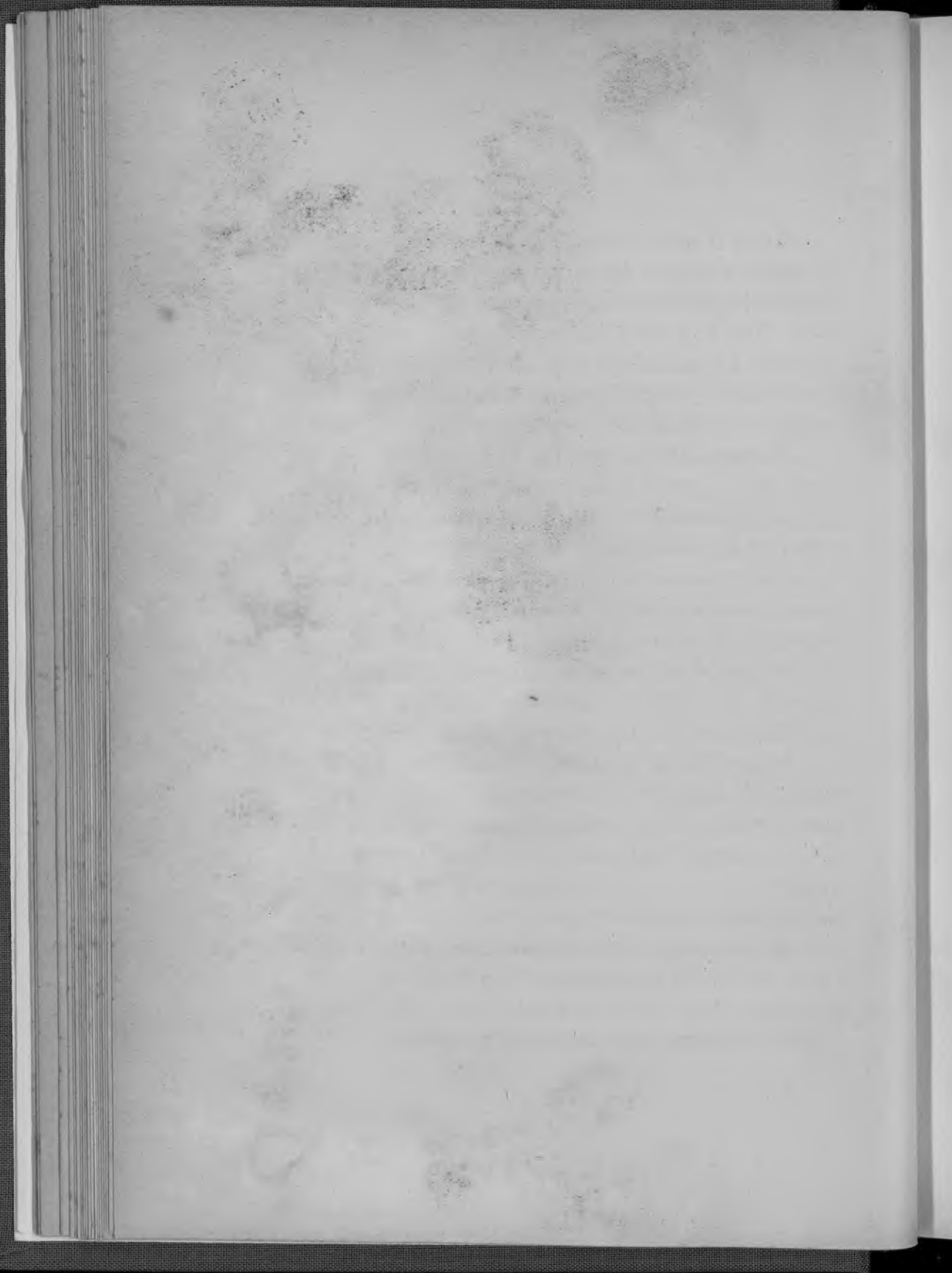
Quando decolla, quando sulla terra il suo peso non grava più, alleggerito si sente sopra tutti il capitano comandante della squadriglia. Fra poco i suoi nove trimotori saranno a punto. Fra poco egli tornerà divinamente sé stesso, un uomo con diciotto ali.

*

Rulla il primo trimotore, pilotato dal capitano, si stacca a fatica, pieno di uomini e di valigie. Il marconista s'affaccia a osservare il decollo degli altri. Due si levano insieme, la prima pattuglia è formata. La seconda. La terza. Tutta la squadriglia ricostituita, 15ª Squadriglia da Bombardamento A.O., evoluisce su Massaua per prendere quota e partire.

Massaua. Di quassù, una baia arsa e brulla. Un mare d'un argento opaco, lunare. E nella baia una piatta efflorescenza di isole e di penisole, fitte di case e di carichi, collegate da istmi e da ponti.

Sola e bianca, con quei frastagliati pètali peninsulari, pistilli di moli e di minareti, venature e variegature di saline, argentee concavità picchiettate di navi nere e grigie, e con intorno il suo caldo, trasparenza immobile, la città rassomiglia non so che orchidea tropicale, dal velenoso alone.

In quell'alone la Quindicesima Squadriglia è rinata come la fenice dalla fiamma. Laggiù i suoi ragazzi hanno avuto, torrido, in una memorabile stagione umana, il battesimo dell'Africa. Ora tagliano in linea retta le valli, i contrafforti e i monti, gli zig zag della vecchia ferrovia e della nuova strada, cabrano, cabrano, l'aria scioglie il suo cerchio d' intorno alle fronti, con deliziose dita fredde massaggia le tempie. Aria dell'altopiano, aria che ricorda l' Italia, la primavera lasciata a Genova.

CIELO DELL'AFRICA ORIENTALE

Alla fine d'agosto giunse all' Asmara Galeazzo Ciano, allora ministro per la stampa e la propaganda. Volontario di guerra, vestiva l'uniforme di capitano pilota della R. Aeronautica. Erano con lui, egualmente volontarî, Vittorio e Bruno Mussolini, sottotenenti piloti.

All'aeroporto dell'Asmara, a parte alcuni apparecchi da ricognizione, si erano fissate le sole due squadriglie da bombardamento (14ª e 15ª) allora presenti in Eritrea. Esse formavano gruppo al comando del maggiore Tessore. Alla 14ª, comandata dal capitano Ferri Forte, vennero assegnati i figli del Duce.

Galeazzo Ciano assunse il comando della 15ª. Il capitano Giuseppe Casero che l'aveva guidata fin là fu vice-comandante. E la squadriglia, integrata da altri volontarî, trovò la sua prima composizione, quale doveva poi serbare per tutta la prima fase delle operazioni (1).

In attesa che queste cominciassero, si dedicò il settembre alla conoscenza del cielo dell'Africa Orien-

---

(1) Vedi l'elenco dei componenti la Squadriglia, in nota (pagina 311).

tale: nonché alla conoscenza del paese, fin dove i confini della Colonia ce lo consentivano, e degli apparecchi, delle mitragliatrici e delle bombe.

*

Quei primi apparecchi erano di tipo, se non vecchio, anziano: CA. 101 D. 2. Trimotori validi e non traditori, ma piuttosto lenti.

Una porticina s'apre nella fusoliera. Entrando, ci si trova nella stretta penombra di un corridoio, lungo pochi metri: il nostro mondo.

Come a taluno le sillabe Nuova York non evocano scenografie di grattacieli e l'Atlantico, ma certa cameretta d'albergo, così a noi le sillabe Africa Orientale evocano, assai più che immensi panorami, la penombra di quel minuscolo corridoio.

Il corridoio, il camminamento di un fortino: col suo deposito di grosse bombe grigie, con le sue mitragliatrici affacciate all'esterno, con le sue feritoie piene di nuvole e di paesaggi, con la sua radio, coi suoi viveri di riserva. E col suo passaggio talmente stretto fra i serbatoi di benzina e le armi che anche a volere sarebbe impossibile permettersi la gobba del paracadute (e i paracadute s'ammucchiano da una parte, tutti insieme.)

Una minuscola ridotta dalle mura di tela, blindata non più che d'alluminio. E, una volta iniziato l'assedio dell'aria, così violentemente corsa da correnti di fragore e di vento da costringere i quattro

Il Comandante della Disperata.

occupanti impellicciati a non parlarsi se non per gesti, spinte, biglietti manoscritti e parole urlate dentro gli orecchi tamponati d'ovatta.

*

Le difficoltà cominciano subito, appena si tratta di decollare.

Gli Italiani che seguirono le cronache delle crociere atlantiche ricordano come uno dei principali ostacoli, un pericolo qualche volta mortale fosse costituito appunto dal decollo, dato l'eccezionale carico di carburante necessario.

Ora, sia pure in altri termini e per motivi in parte diversi, un'analoga situazione si ripete qui tutti i giorni. Qui l'aria non sostiene. Per fare il confronto col volo in Europa, è come nuotare in fiume invece che in mare. Aria rarefatta, senza consistenza.

Gli aeroporti europei sono situati quasi tutti in basso. In Italia il campo più alto è quello invernale di Dobbiaco, 1200 metri. Sull'altopiano eritreo, sull'acrocoro etiopico, si parte da quote di 1800, 2300, 2500 metri. Ma non basta, va tenuto conto della latitudine. Tali quote, per rarefazione d'aria, corrispondono a 3000 e più metri in Europa.

Staccarsi dal suolo a pieno carico di benzina e di esplosivi in quest'aria d'alta montagna rappresenta ogni volta un'avventura. Ecco, le eliche razzano. Si rulla. Si corre su quella striscia di campo di cui una pista in cemento o un percorso segnato

da bandierine bianche assicura la praticabilità (il resto, ancora nella prima metà di settembre, è impastato di pioggia.) Si vede il suolo fluire sotto le ruote, ma non abbastanza. Si è come frenati dal peso: dalla mancanza di duri gradini d'aria su cui saltare. Quattrocento metri di striscia sono già consumati. Cinquecento. Greve di bombe il trimotore continua a sobbalzare. Seicento. Settecento. Il velocimetro segna 140 chilometri orari, press'a poco il massimo (in Italia si decollerebbe comodamente a 90). È il momento in cui il novizio getta uno sguardo alla baracca, alla polveriera, alla rupe che chiude il campo e che è ormai imminente, uno sguardo alle bombe oscillanti che all'urto esplodono. Ottocento. E ci si alza.

*

Al collaudo di tali decolli, quotidiano, abituale, in massa, nessuna aviazione di guerra era stata sottoposta finora. Una volta per aria, comincia il collaudo fisico degli equipaggi.

Poco dopo l'alba s' incontra in genere il monsone, che culmina intorno al mezzodì. I Monsoni appartengono alla famiglia delle grandi e costanti forze del mondo, come la Corrente del Golfo. Il loro violento respiro è oceanico e continentale. Quando si vola lungo costa si manifestano nel colmo della loro rapidità e continuità: le raffiche fanno un intermittente *fortissimo* in un ininterrotto *andante molto veloce* e se si va in favore la velocità normale quasi

raddoppia. Nuvole di fulva sabbia insudiciano nei visi il sudore. Invece sull'altopiano e al disopra delle montagne il gran vento si rompe, t' imbatti nelle sue raffiche spezzate e veementi fra pause e vuoti. Si balla come al passaggio delle Alpi in un giorno mosso.

Altro incontro e altre forze degne di mitologia sono le Grandi e le Piccole Piogge. Accade di passare nettamente dal sereno più assoluto e direi più inesorabile, da abissi di sole, a diluvii lividi d' ira. Le piogge europee cadono, non battono. Non conoscono quest'andamento di doccia compressa. A chi in auto n' è colto e immobilizzato càpita di veder la strada sparire all' intorno : prima sfarsi la polvere, il fango, poi terra e ghiaia muoversi e fuggire incalzate torrenzialmente, infine i sassi emergere, acuti. A chi in camion sta attraversando un letto secco càpita di veder sopraggiungere una valanga d'acqua, nata da un diluvio lontano, e a un tratto trovarsi come un isolotto nella fiumana. È lo scalpello di queste piogge che ha scolpito le ambe, spaccati i massi, morso il profilo delle giogaie, inciso l' intero paesaggio dell'acròcoro. Fascia e picchia il velivolo, la bufera, ne fa sentire all'equipaggio tutta la piccolezza.

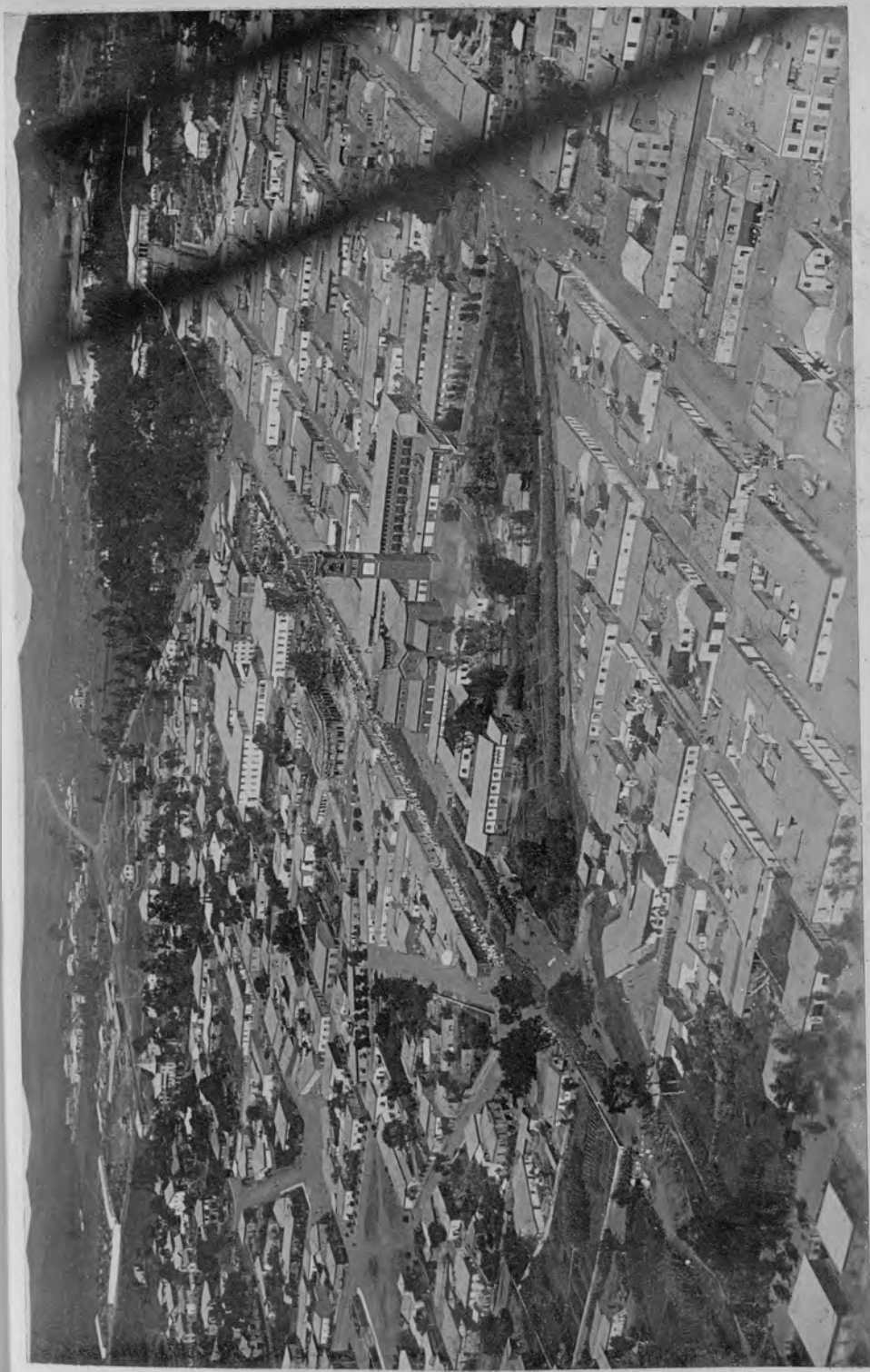
Terzo incontro è la nebbia. Assalta al mattino il fianco dei monti, invade a flutti le terrazze. O si rimpiatta nelle trincee delle vallate, colmandole fino all'orlo. Fa una muraglia al limite dell'altopiano. A entrarci, la carlinga si trasforma in una celletta

chiusa nel grigio come un ascensore in una miniera. Il pilota fissa la lineetta dell'orizzonte artificiale. Ma ciò non è comodo, al disopra di un panorama che slancia in su le ambe a guglie improvvise, isolate.

Un giornalista americano mi diceva che qui la navigazione aerea supera per imprevisti ed ostacoli quella sulla Cordigliera delle Ande.

Se si vuole evitare la nebbia, la burrasca, il ballo, occorre salire : e poiché sull'altopiano si è già a 3000, si va sui 3500, 4000, 5000. Fatto il solito riferimento alla latitudine, si respira come a 7000, 8000 metri in Italia. Così, spesso, uno di questi voli consuma energia ed assonna quanto una prova di alta quota.

E c' è freddo, in alto ; ci si soffia dentro i guanti. Qualche volta abbiamo visto nevischio sul parabrise. Da sottozero accade poi di calare in linea retta, come in una teleferica, ai 45° all'ombra del bassopiano. L'equipaggio butta via le tute, le giubbe, le maglie. O, risalendo, si intabarra. È tutto un caratteristico coprirsi di lana e spogliarsi, nel saliscendi delle temperature estreme, attraverso mitezze autunnali e primaverili. Altro che il salto fra temperatura diurna e notturna nel Sahara ! Penso a quei vini che si fanno invecchiare, insaporire artificialmente col passarli (come attraverso un velocissimo volgere di stagioni) per un ciclo di calori, tepori e freddi, concentrati in apposite macchine. Volando in A. O. ci dobbiamo esser fatti un sangue pieno di sapore.

Anche l'atterraggio presenta qualche speciale in-

« Quando Ferdinando Martini salì da Massaua e trovò Asmara, nel respirare quest'aria sottile, nel veder verde, certo pensò alla sua Valdinievole.... ».

Vigilia nera : « ....distanti o vicini fanno un mondo a sé, che non ci riguarda.... ». (*Goldoni*).

conveniente. Sull'altopiano si tratta sempre dell'aria inconsistente, in cui gli apparecchi leggeri capotano facile, se il pilota non è più che in gamba. Nei campi di bassopiano ci sono gli scherzi della fauna e della flora, i ferrei treppiedi di aculei che le acacie spinose seminano nel prato e che affiosciano gli pneumatici, i trabocchetti che scavano i formichieri e che cedono sotto il carrello.

Così andavamo sopra i picchi azzurri e le sabbie fulve e grigie, esercitandoci di mitragliatrice contro latte di benzina vuote lanciate in mare, di bombe e di spezzoni contro i bersagli nelle sassaie. Felici andavamo, infilando a collana i ricordi della burrasca e dello splendore, dell'umido e dell'arido, della nebbia montana e del miraggio desertico. E le quattro stagioni stavano insieme in uno stesso volo come qui si vedono il frutto acerbo, il frutto maturo e il fiore in uno stesso albero.

*

Al ritorno erano le sere dell'Asmara. I ricordi dell'aviatore restavano nell'aeroporto, a sei chilometri dalla città, — restavano sul cuscino, dove durante un breve sonno il più dello stordimento si versava via come l'acqua dall'orecchio del nuotatore. — E ci si aggirava fra quei lumi di provincia.

Quando il governatore Ferdinando Martini salì da Massaua decolorata dal bollore e trovò Asmara, nel respirare quest'aria sottile, nel veder verde, certo

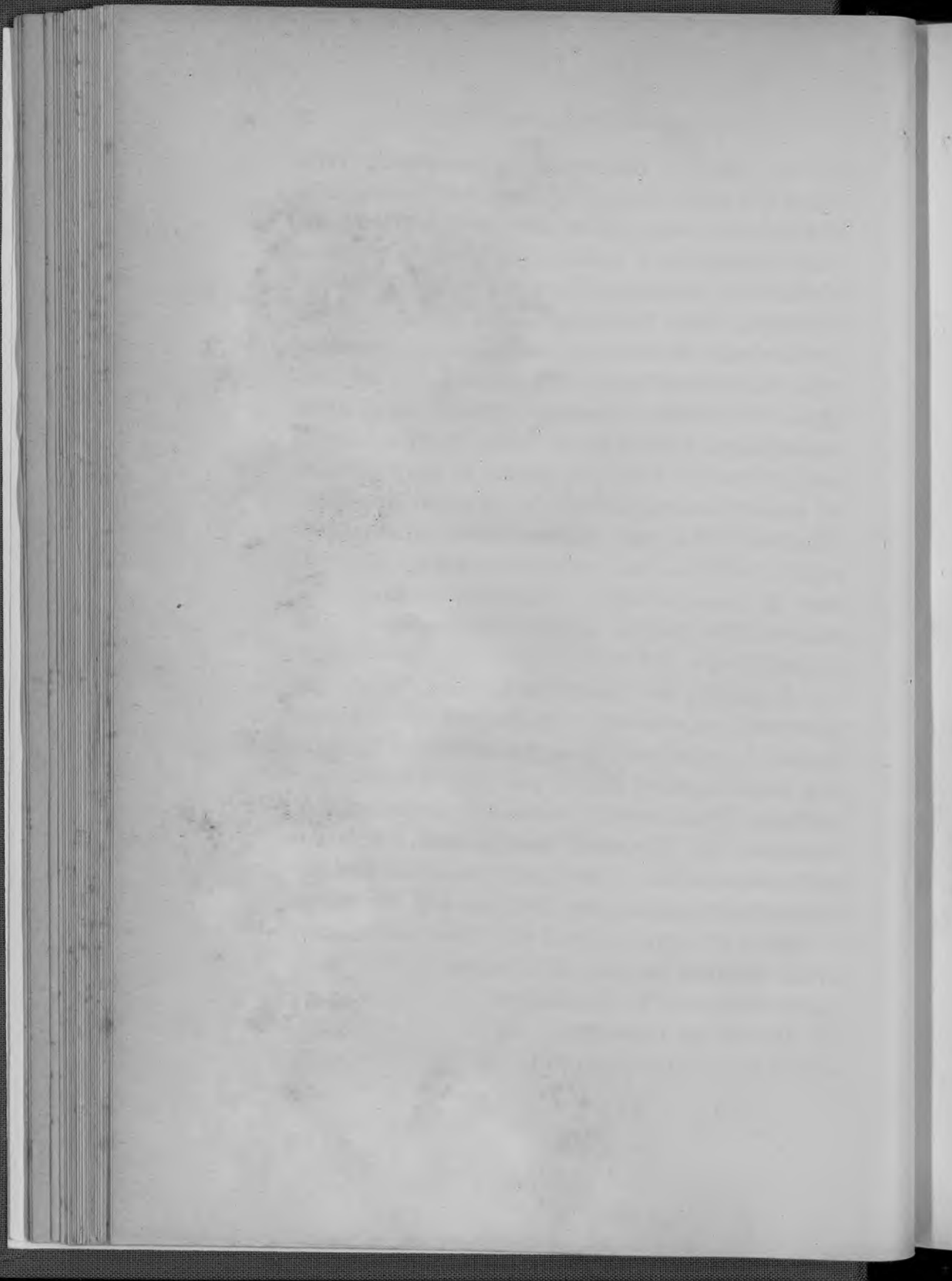
pensò alla sua Valdinievole. Socchiudendo gli occhi al crepuscolo nel giardinetto del Governatorato (davanti a quei modesti colonnati neogreci che ricordano l' ingresso della Grotta Giusti a Monsummano), certo le colline dell'orizzonte gli evocavano Serravalle, i Bagni di Lucca ; e scesa la notte i grilli cantavano come nei prati di Pescia ; e intorno alla minestra illuminata le mosche s'appiccicavano come a Montecatini prima che l'Amministrazione delle Regie Terme le avesse distrutte. Così la cittadina d'Asmara, accanto ai tucul e alle casìpole del quartiere indigeno, gli nacque fra le mani quale un borgo di Toscana, ma di quelli nuovi, senza molto carattere : scalcinati e anche un po' pretenziosi. Perfino dove si cercò di costruir coloniale, ambientato, non si riuscì che a emulare certi slanci di esotismo architettonico ai quali dalle nostre parti amavano abbandonarsi i geometri di paese. Piantine da fiori senza fiori agonizzavano nelle aiuole municipali, la polvere stratificava nelle vetrine spopolate. Gli impiegati passeggiavano fra queste casette a un piano, godendo questo fresco appenninico e pensavano di costruirsi uno di questi villini alla svizzera. Si sentivano qualche volta come chi ha perso una coincidenza ferroviaria a Colle Salvetti, a Fauglia, a Torrenieri, e va in su e in giù per le strade e le ore non gli voglion passare : a un tratto sbigottivano, pensando che si trattava non di ore ma d'anni e forse della vita.

Vecchia Eritrea, coi suoi pionieri eroici e coi suoi assertori fedeli e traditi, ma anche con la sua meschi-

nità di remoto e incompreso distretto della Terza Italia. L' Italia d'oggi vi si è innestata a un tratto. Si è costruito assai più in sei mesi che in cinquant'anni. Asmara si è vista da un giorno all'altro la capitale di un' impresa africana senza eguali: e scricchiola, botte in disuso invasa da un vino inquieto. Cresce in disordine con baracche e capanne. Nelle sue strade arate dagli autocarri, nei suoi negozi e ristoranti accalcati sciama l'assortimento dei copricapi e delle acconciature, bustine marroni inclinate su visi ventenni, greche di generali, cilindri rossi di ascari, berretti di giornalisti internazionali, caschi d'operai, di appaltatori, di imprenditori, di cercatori d'oro, piumetti di bersaglieri, trecce unte di fanciulle tigrine, cappellini ancillari delle mulatte, feltri grigi di notabili neri, turbanti, lobbie e chepì.

A notte i due aspetti della città, quello improvviso e movimentato, quello vecchio e circondariale, si conciliano. Essendosi allacciata Massaua alla linea elettrica, quassù per economia le luci si spengono. Quest'aria di protezione contraerea, l'affollamento dei militari al caffè, al casino «bianco» e al cinema coi film di dieci anni fa ricordano agli ufficiali dell'altra guerra notti di Udine e di Pordenone.

Ma fra i tetti spioventi dei villini alla svizzera brilla la Croce del Sud. E si odono le iene fra le carogne intorno al Vaccinogeno.

Quando si comincia?

VIGILIA NERA

Dal giorno che si sbarcò, i neri sono un elemento del nostro paesaggio quotidiano. Ma un elemento di sfondo, come i cammelli.

Noi viviamo dentro la migrazione di centinaia di migliaia di bianchi, viviamo fra i bianchi e le macchine. I neri li conosciamo per sentito dire, — quel che ce ne raccontano amici, ufficiali nei battaglioni ascari o nelle bande irregolari, — e di vista : passano, passano, sulle strade fresche di catrame o per i tratturi di sempre, con quel loro bellissimo passo. Donne con per zaino un bambino. Bambini alla fontana, con una latta di benzina per secchia. Ascari col fucile e vecchi con il bordone.

Qualche volta si fanno vicini, fisicamente parlando. L'aviatore ha un attendente nero, e alla sveglia è lì al capezzale con il caffè. In genere li vediamo passare in distanza, lunghi contro il cielo. Ma distanti o vicini fanno un mondo a sé, che non ci riguarda. L' interesse è chiamato da troppe altre e nostre cose. Quanti non sanno nulla del regno minerale, animale, vegetale ; e vivono ; guardano le piante, mangiano carne, tirano sassi. Fin qui il

« regno » nero ci è stato onnipresente, e indifferente, novità visiva già fattasi abituale.

Ed ecco che all'uomo abituato a tenere i piedi sulla terra senza curiosità geologiche, accade un giorno che la terra occupi di prepotenza i pensieri, passi in primo piano: per effetto di scosse sismiche. Da qualche giorno il regno nero attira a sé l'attenzione. Quale terremoto lo percorre?

È un terremoto musicale. Prima sordo, sommesso; poi aumentante e trionfante; ininterrotto. Queste gente per noi muta fin oggi, — appena qualche « signorsì », qualche infinito di verbo italiano pronunziato con voce puerile e sincopata, — questo silenzioso elemento ci si svela tutto irrigato da una sotterranea onda ritmica, da un'antica e unanime falda sonora. Come sangue, da che mondo è mondo una cadenza fluisce in loro. E al primo colpo zampilla alla luce. Erompe « per simpatia », come si dice degli esplosivi. Una cadenza, una, in ciascuno e in tutti insieme, in ogni voce e in ogni coro. Da qualche giorno ci assedia, ora decrescente, ora riavvampante, ora violenta in una turba, ora affidata a un fanciullo e alla sua voce esile nel crepuscolo, ora assordante, ora remota, ma sempre in atto, sempre viva in qualche parte e implacabile, così che anche il silenzio ne subisce il contagio e si continua ad ascoltarvela, miraggio auditivo.

Perché s'è levato questo monsone canoro? Per un motivo di stagione. Era il tempo in cui doveva

nascere, in cui sempre nacque: ed è nato. È nato perché le grandi piogge sono finite; è nato così come sono finite le piogge, per legge eterna. Quando smette di diluviare termina il periodo della coltivazione e comincia il periodo adatto alla guerra. Allora per il giorno della Croce si fa il Maschal, festa d'origini ebraiche e di vernice cristiano-copta, ma di sostanza bellica e stagionale.

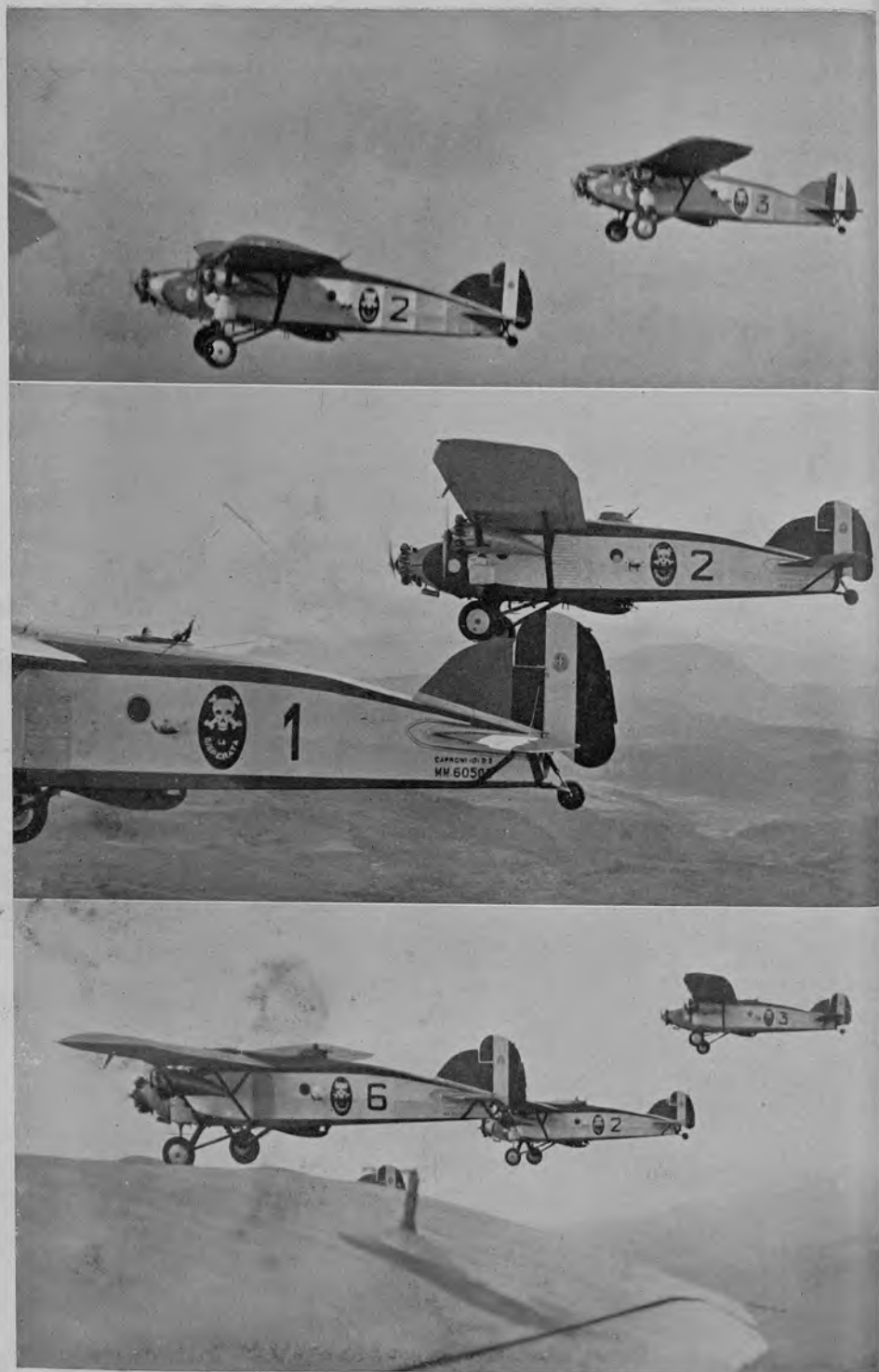
Già la terra si spacca e si screpolano i labbri. Sotto il ventre degli aeroplani mareggia un'erba bionda. E il vento leviga il cielo; le nuvole si fanno rade e bianche. Nella siccità l' incendio vocale deflagra. Ta-ta-tà, ta-ta-tà.... A coppie di triplici note la cadenza comincia a montare. Bande di bimbette con lunghe vestine chiare e sporche di loro iniziativa fanno fantasia per le strade, alla ricerca di mancie. Ti trovi al centro del loro girotondo: *Guai-ta-nà, Guai-ta-nà....* (che vuol dire: Signore, Signore). Questo carnevalino di mezzo metro prelude al tripudio dei guerrieri lunghissimi, che portano in spalla lo schioppo e al collo una croce dorata come da noi i vescovi.

Ta-ta-tà, ta-ta-tà.... S'arriva alla prima giornata del Maschal, 26 settembre, la quale trascorre in banchetti, visite con musica, bevute di idromele nei calici di vetro nero, sbornie di birra. Cordialità è nell'aria, cadenzata cordialità. Con particolare frequenza vedi per via i conoscenti scambiarsi il loro sestuplice bacio a bocca chiusa. E il 27 c' è la fiac-

colata dello *hoiè*, trionfo del fuoco, trionfo delle torcie con le quali all' indomani si incendierà la catasta per trarne gli auspici.

Diecimila torcie invadono Asmara. *Ho-i-è, ho-i-è*.... Torcie di euforbia o di fascine verdi attorte. L'atmosfera si fa lacrimogena. Odore di bosco, di sudore e di burro rancido. Le fiamme ballano in una chilometrica processione, saltata, sincopata, tutta rincorse, pause danzanti e lanci frenetici. Sfilano a frotte gli ascari, e le reclute adolescenti, i civili; si soffermano a improvvisare le loro mimiche; o passano di volata, e nel silenzio dei piedi nudi sulla polvere, tra le scintille, la cadenza delle ugole e dei tamburi echeggia con le sue continuità e coi suoi alti e bassi d' incendio silvano regolato da un vento tenace e ansimante. Sfilano i notabili a cavallo, rinvoltati di bianco, pieni di serietà sotto feltri da pittori di *bohème*. Tutti neri d'altopiano, potenti solo alla corsa e alla marcia; troppo alti per essere forti; attenuati nella loro elementare vitalità dall'aria rarefatta, e dalle religioni.

Ho-i-è.... Ora nel fiume delle voci un flutto più leggero s'alza, cresce chiarissimo, soverchia. Una massa di giovani donne occupa la strada, in circolo. Alcune tengono sul capo a modo di anfora una lampada petromax a petrolio. Al centro due ballano vestite di celeste sgargiante intorno a un uomo che suona lo *uotà*, sorta di incrocio fra un violino e un mandolino embrionali. Gli altri strumenti sono i tamburi, i *negarit*, simili a piccole damigiane, por-

Gli equipaggi della Disperata cantano: « O vecchia fiamma ».

La Disperata comincia la guerra. (*Masoero*).

tati sotto braccio e percossi coi palmi; e certe lunghe trombe nere da angioli maledetti. Con frastuono concorde e testardo gli strumenti sostengono l'ululato stridulo e scorrevole delle femmine. Le danzatrici si lanciano a testa bassa verso l'uomo ridente e vanesio, piroettano in esitazioni, alzano urlando il viso alle stelle, si ritirano in un angolo, sempre possedute dal sussulto; e tornano al maschio gettando per gioia con le due braccia invisibili fiori, si urtano con lui ritmicamente. Intorno alla rappresentazione d'amore le ragazze bilene stanno diritte, nel costume dei fantasmi.

In architettura, nel costruirsi il tucul o il tempio i neri non vanno al di là di un istinto da termiti; in poesia, di spunti d'epica fanciulleschi; e in pittura e scultura i loro idoli incantano solo gli esteti. Ma nel dominio del suono il ritmo che è in loro e che ogni tanto straripa e monta, ci raggiunge: batte alle nostre porte e ne fa tremare i vetri. E sia nella foresta equatoriale il tamburo di negroidi, di boscimani, all'ultimo gradino nella scala nera; o siano i ballabili e gli stessi canti cristiani dei neri d'America, i più evoluti; o questo canto di neri dei gradini intermedî. Al fondo del ritmo qualcosa è identico. Stessa potenza di richiamo, ossessiva. La musica nostra ha un inizio, un vertice, un tramonto; s'alza, indugia, sale; riatterra, o in cielo si perde. È la musica del ragazzo che vive in cima al mondo umano e di là assaggia il cielo con l'armonia come con un aquilone. La musica nera è quella di una

gente condannata alla sua tinta come il minatore all'oscurità. Musica di sottosuolo, non ha principio né fine: anche il jazz più miracoloso, quando scoppia nel silenzio, quando di colpo cessa di farsi ascoltare, è l' intervallo scoperto di un fiume sotterraneo che poi continua a correre nel buio infinitamente. Anche lo *spiritual* che più riesca a ramificare e gemmare, non si libera della sua dolente radice tenebrosa. Si possono abolire tutte le schiavitù, ma non questa catena di sangue, espressa in ritmo. Come tutti sanno, appena la vita dei neri s'accelera in uno sforzo l'antica maledizione musicale riaffiora e governa l'atto. Il combattimento è il prosieguo di un'eccitazione canora e danzante. Quando la cosa le riguardi, ritmiche e soltanto ritmiche sono nell'amore le loro donne. Al ritmo tende la loro fatica, come di rematori al banco. E quando in festa si esprimono, l'eterno ritmo si slancia verso il proprio parossismo per superare sé stesso ma non riesce che a confermarsi più imperioso: le cadenze si accelerano e ingrossano, onde in tempesta, si avventano in alto, ma non potranno mai staccarsi dal collettivo mare e dal suo ritmo. Sullo sfondo irto delle cadenze l' individuo invasato tenta di campeggiare, di salire e di evadere, — o salti dei ballerini! o razzi dei sassofoni! —, ma finirà per ricadere nella folla buia, essendo riuscito soltanto ad accrescere in essa la potenza ritmica, la potenza di riassorbire ciascuno nei tutti e nel loro destino. Tutto questo si svolge in un piano inferiore, ma

tocca il nostro. Ci può far sentire come anche il nostro sia un piano: più alto, ma provvisto di un suo soffitto: schiavo a sua volta di un limite. E forse questo senso di gironi enormemente diversi in uno stesso inferno umano è quanto questa festa di fiaccole può suggerire d' interessante, se non d'allegro, al di là delle cenciose suggestioni del «colore». *Ho-i-è....*

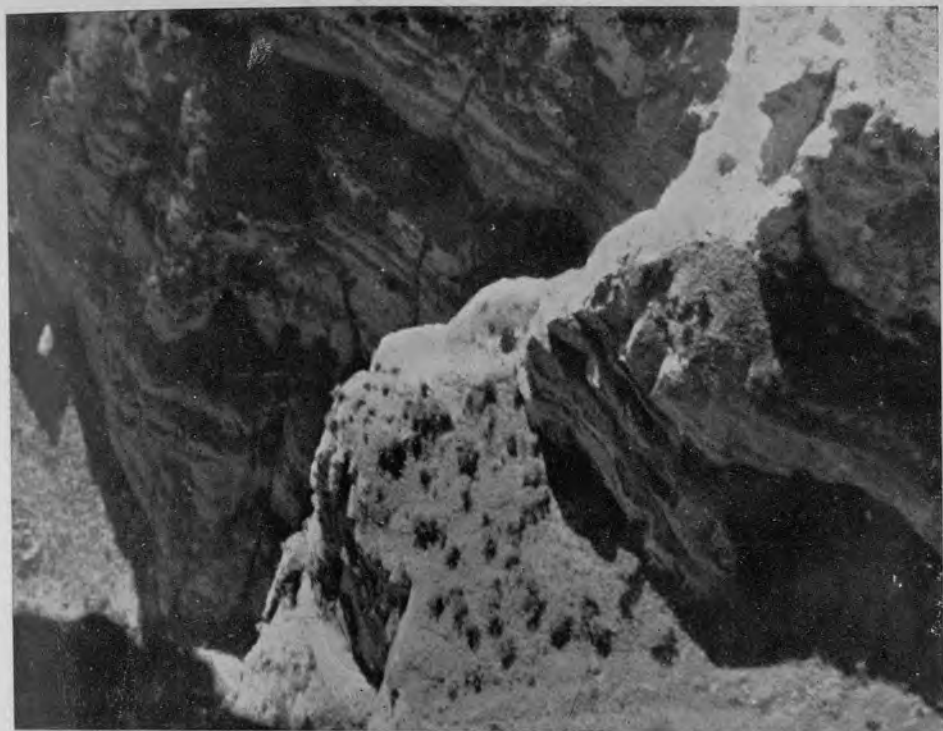
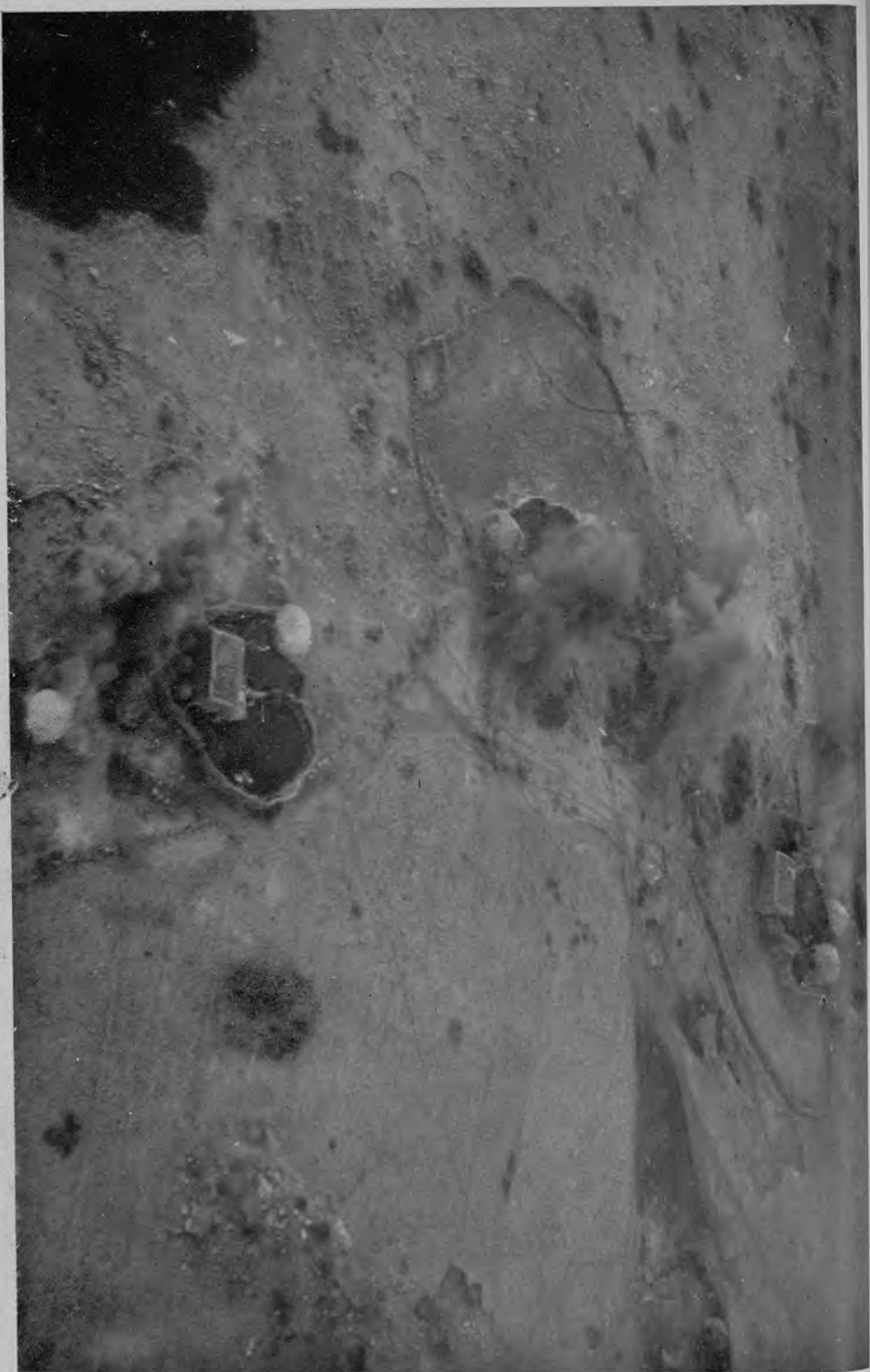
Ho-i-è.... Sul colle della chiesa copta, fra i due campanili con le piccionaie ricolme di bianche ombre appollaiate, la processione culmina e i pretoni barbuti assistono benedicendo al passaggio. Un maggiordomo regola le cerimonie brandendo uno scacciamosche. In cima alla scala del tempio, dietro le autorità e i sacerdoti, s'aprono le porte sanguigne e al lume di candele s' intravede l' interno, dove su per i muri dalle pietre connesse con sterco calcinato, velati di penombra e di lanosa polvere, oleografie egiziane raffiguranti il patriarca copto si mescolano a Madonne della Seggiola stampate su tela e ad affreschi indigeni che ricordano alla lontana Bisanzio, i carretti siciliani e il doganiere Rousseau. Stralunati e mulatti, Adamo ed Eva stanno vestiti da capo a piedi, e coperti di gioielli, sotto un boabab del peccato.

Di quassù la città s'offre allo sguardo interamente, popolata di fuochi fatui. E per tutta l' Eritrea e al di là del Mareb per tutta l' Etiopia, similmente si aggirano torcie in corteo e il grido rimbomba. Nell'accampamento del Corpo d'Armata eri-

treo si alternano al grandinare dei tamburi le salve di fucileria. A mezzanotte la lontananza risuona senza pausa di spari e urli in cadenza. La stessa cadenza che vicinissima, — sono gli ascari dell'aeroporto, — ci sveglia al mattino. Si va all' Ippodromo del Littorio. Ta-ta-tà....

Intorno alla catasta pronta per il *damerà*, in cui il Maschal si conclude, sta in circolo il clero, aiuola di tutte le tinte, con baldacchini sormontati da croci d'oro fiorite come ricami, e con ombrellini *made in Japan* colorati a spicchi. Nel pulsare dei tamburi, del canto e dei monocordi squilli di tromba la catasta s' infiamma, aiutata da un sacerdote in mutande che la annaffia con una bottiglia di benzina.

Al tempo dei tempi, quando la cerimonia era ebraica, i capi guerrieri dalla barba fluente (penso ai coristi del *Mosè* e delle opere di Pizzetti) traevan gli auspici dalla direzione del fumo. Se andava verso i nemici era guerra. Era pace se andava verso il deserto o verso il mare. Ma poiché al vento non si comanda l'usanza si è fatta più pratica: ora gli auspici si traggono dalla direzione in cui la catasta finisce per crollare. Sembra sia quistione di saper disporre le legna. Comunque, ecco che mentre la nostra catasta crolla puntualmente verso sud, verso il Mareb, tutte le cataste del Maschal etiopico stanno crollando verso di noi. Guerra! Guerra!

Le compagnie ascari intingono nel fuoco le armi, sparano, danzano, suonano e vociano intorno ai tizzoni. Cantano le lodi del proprio valore, indi-

Ricognizioni del Tigrai. (*Masoero*).

« Il 14 eravamo sul triangolo di villaggi Antalò-Buia-Afgol Ghiorghis.... ». (*Masoero*).

viduale e di reparto. È il *focherà,* la fantasia-vanteria. Agitano le lancie infioccate, i moschetti '91, gli scudi neri, rossi, blu; i pendagli del *terfidinò* che i compagni regalano ai bravi in segno di riconoscimento virile e per pretesto di festini; le criniere di leone che incoronano i valenti alla caccia; le scimitarre, sul cui fodero lineette metalliche contabilizzano i nemici decapitati. Sciarpe oltremare. Fisciù di fiamma. Enormi triangoli di grado, cremisi e neri sul braccio dei vecchi eroici caporali.

Qualche spilungone si stacca dalle schiere e s'abbandona a un suo duello immaginario, in un tremito di tutte le membra. Settantenni decoratissimi. Blocchi di giovani muggenti. Ta-ta-tà.... In un reparto danza in mezzo ai guerrieri, vestita di seta bianca e con collane di monete, l'unica donna che ne ha diritto, cioè colei che capeggia le sciarmutte della città (carica di non poco decoro, fra gli indigeni: così il Governo della Colonia la riconosce e ne stipendia la titolare, iscrivendo in bilancio la lieve spesa sotto la voce di «addetta alle sale celtiche»). Un battaglione di veterani è fiancheggiato da due file di bimbi: moretti da Teatro alla Scala, con una piccola lancia, un piccolo scudo e in testa una coroncina di peli leonini. Altri recano cartelli con scritte, «Per te Italia gloria o morte», o con vignette del «420» e di altri nostri giornali umoristici.

Sul trascinante ritmo i ricordi di Dogali e di Adigrat, di Adua e di Macallè ritornano, scanditi inesauribilmente, e i nomi di Toselli e Galliano.

Memorie dirette, o trasmesse di padre in figlio col sangue, con l'arma, con questo ritmo. Fedelmente, nella guerra di domani queste schiere vedono soltanto la ripresa della partita rimasta in sospeso nel '96. Da allora ad oggi trascorsero gli anni di tregua privi di importanza e di traccia, nella vicenda immemorabile dei raccolti e dei pascoli. Solo la guerra importa.

Gli altri anni, scesa la sera di questo giorno, a poco a poco pifferi e tamburi, voci e moschetti tacevano. Questa volta l'ascari sa che l'eccitazione del Maschal è quella di chi esalta il proprio valore e ingiuria il nemico intorno ai fuochi delle vigilie di battaglia. Cantando il canto primo della vecchia epopea, egli s'avvia al canto secondo. Sa che quest'anno i moschetti non taceranno più.

Continueranno a lungo la loro musica sotto il cielo ormai immensamente nitido, nella stagione in cui alla fine è possibile guadare i fiumi e regolare i vecchi conti.

O VECCHIA FIAMMA

2 ottobre, ore 16. Sgombro è il cielo dell'aeroporto. A tratti, eliche tempestano: ma a terra, in prova. E silenzio. In un hangar cantano « Va, la vita va ». E silenzio. E tempeste d'eliche.

Poco fa il comandante Ciano ha tenuto rapporto di squadriglia e ci ha comunicato che all'alba partiremo per oltrepassare il Mareb, primi. Primi si porterà il tricolore su Adua.

Poi ha distribuito i compiti. Avieri appendono le bombe ai ganci, caricano di spezzoni le gelatiere e ungono le mitragliatrici. Piloti compulsano le carte al 400.000 e fotografie panoramiche. Veline dattilografate circolano, sventolano per l'aeroporto, con gli ordini. Quanto a me, sono stato comandato a questo tavolino. Perchè è un gran cantare, oggi, da ogni parte, e la squadriglia vuole una canzone tutta per sé. Il comandante mi ha ordinato di scriverla. Tu, che sei letterato. Maledizione. Ma il primo verso è già in cima al foglio:

O vecchia fiamma della Disperata....

O bandierina sei proprio qui, proprio tu: e odori ancora di naftalina e di nascondiglio. Gelosi

quali sono, gli squadristi fiorentini ti tenevano rimpiattata e non ti avevano voluta consegnare nemmeno alla Mostra della Rivoluzione e alle sue guardie d'onore. Un triangolo isoscele, di panno nero, con una frangetta d'argento. Da una parte un nastro tricolore ed un giglio rosso. Dall'altra, La Disperata, ricamato in bianco; e cucita sul panno una mostrina pure bianca, di quelle che i Disperati fiorentini portavano al colletto della camicia nera; nonché uno di quei loro distintivi col teschio e con le ossa in croce.

Disperata. Nome fiero e amoroso, che si conviene alla squadra di un Ardito, e anche alla donna di lui quando aspetta. Disperata. Nome che da una piccola fiamma e da un manipolo di combattenti può proiettarsi sul cielo della nostra giovinezza, a definirla tutta.

« Questo nome — scrive il legionario fiumano Giovanni Comisso (1) — ha una strana origine che non credo sia sufficientemente conosciuta. Durante i primi mesi di occupazione dannunziana di Fiume, nell' immenso affluire di volontari ve ne erano molti che si presentavano sprovvisti di documenti. Il Comando di Fiume, sia perché già saturo di soldati ai quali non sapeva come fare a dar da mangiare, sia perché temeva che questi volontari senza documenti fossero elementi poco rassicuranti, rifiutò di accoglierli nelle file legionarie. Ma costoro non si

(1) *Gazzetta del Popolo*, 8 ottobre 1935.

perdettero di coraggio; attratti a Fiume dal desiderio di continuare a far la guerra per la grandezza dell' Italia, si accasermarono per loro conto nei grandi cantieri Danubius alle porte di Fiume. Nulla chiesero al Comando e vissero per qualche tempo ignorati. In questo cantiere vi erano piroscafi in riparazione, alcune possenti locomotive di quelle che collegavano Fiume a Budapest e sublimi gru elevantisi sulle acque azzurre del Carnaro. Un giorno l'eroico aviatore Guido Keller andò a visitare il cantiere e trovò questi soldati che venivano chiamati i disperati a causa della loro condizione, organizzati per loro conto in una vita ebbra di fierezza e d'entusiasmo. Seminudi, chi tentava di mettere in moto le locomotive, chi sul ponte dei piroscafi si dava illusione di navigazioni oceaniche, chi dall'alto delle gru si gettava a nuoto nel mare. Keller ne fu entusiasta, li adunò tutti, li guardò negli occhi: erano i più belli ed i più fieri soldati di Fiume. Ebbe subito un' idea. Andò dal Comandante e gli disse che aveva scoperto i soldati degni di formare la sua guardia: i disperati del cantiere Danubius! Venne formata la compagnia, ebbe per comandante il grande mutilato Elia Rossi Passavanti e per madrina la marchesa Incisa di Valdarno. E la Disperata marciò verso la sua gloria ».

.... E quando giunsi a Fiume liberata
mi misi al collo un bel cordone nero:
il distintivo della Disperata....

Quei Disperati in grigioverde, pugnale in tralice alla cintola, improvvisarono quella loro prima canzone su una vecchia aria napoletana cara ai soldati, aria da caserma e da passo di strada, La Tazzina di Caffè. (Su quell'aria devi scrivere, ha detto Ciano.) Il distintivo del teschio lo ereditarono dagli Arditi del Piave.

E quando le cannonate natalizie sorvolarono il lungomare spazzato dalla bora e dall'assedio e sfondarono nel palazzo di governo gli stucchi e gli specchi asburgolorenesi fra i quali s'era accampata la Reggenza del Carnaro, quando i Legionarî se ne vennero, dispersi, a raccontare e a lievitare nelle stanzette dei primi Fasci, essi ci portarono tutt' insieme i petardi avanzati, i distintivi e le povere canzoni fedeli.

Vieni con noi, Repetto. Vieni con noi, Nunziante.
In testa è il gagliardetto e d'Annunzio comandante.

Era gente che dopo quattr'anni di guerra aveva disertato pur di non smettere di militare: ancora fresca di cicatrici, o asimmetrica per mutilazioni: nelle città abituali non ingranava più, s' incantava sotto i portici e dentro i bar, non riusciva a vivere se non in piazza, fra appuntamenti alle cantonate e comizî. Aviatori i quali s'erano rubati, pur di non abbandonarli, quei loro biplani dalla tela rattoppata e dai motti latini. Ragazzi scappati di casa: tornati in classe, ci mostravano fotografie di amanti

istriane e confrontavano le loro rivoltelle d'ordinanza fregate nei depositi con le nostre borghesi, carpite nelle scrivanie paterne. Due generazioni saldate in una al fuoco dell'avventura.

Cagoja s'ammazzerà.
Misiano diserterà.
A colpi di pugnale la giustizia si farà.

Insieme con le altre nostre, le canzoni fiumane esiliate da Fiume si cantavano ora nei sottili cortei cittadini, bordeggianti fra gli scogli delle aggressioni sovversive e delle cariche di cavalleria, e sui camion delle spedizioni borghigiane. Da ciclo a ciclo d'azione, — arditismo di guerra, fiumanesimo dei Legionarî, squadrismo delle Camicie Nere, volontariato d'A. O., — storici e politici rileveranno la continuità in parole astratte, registreranno il passaggio delle eredità ideali : ma per la gente d'azione stessa questa continuità è fatta più semplicemente e sicuramente da pugnali e petardi consegnati di mano in mano, da ritornelli passati di bocca in bocca, da distintivi e vessilli trasmessi da ondata a ondata.

Tenuto alto, come allo stadio l' insegna nella corsa delle staffette da atleta ad atleta e da sforzo a sforzo, il nome Disperata corre di generazione in generazione e d' impresa in impresa. Quando gli squadristi di Mussolini intimarono al bolscevismo il primo e sanguinoso altolà sulle vie dell'Occidente (e fu-

rono le vie nostre di casa, di scuola, di paese), quando si diressero su Roma alla conquista dello Stato, ogni squadrismo locale ebbe la sua Disperata. Essa marciava in testa, e dell'attivismo rivoluzionario costituiva l' incarnazione.

A primavera
avanti, Camicia Nera.
Le bombe a man
volando van.
Oilì, oilà !
La Disperata eccola qua.

Squadrista fra le città squadriste, Firenze non poteva che dar vita a una Disperata delle più disperate. Diecine e diecine di spedizioni punitive, carcere od ospedale erano i titoli necessari per esservi ammessi. E rivoltelle dei sovversivi e moschetti dei governativi ne ridussero gloriosamente i ranghi.

Se non ci conoscete
guardateci nel viso :
veniamo dall' Inferno
per mandarvi in Paradiso.

Tocco il tuo panno, vecchia fiamma, i tuoi fili, e sento dolere quasi mi rovistassi fra nervi e vene. Sei piccola eppure pesa, come imbevuta. Quanti compagni riaffiorano, nello sfiorarti, ragazzi magrolini, nervosi e pallidi, con un nervo di bue appeso

al polso; fotografati dalla memoria o fissati dalla morte in immagini ormai velate dal giallino delle stagioni solatie e dal bigio delle piogge. Chi dice che la giovinezza è breve? La precocia la allunga talmente. Talmente da lontano, riaffiorano: squadristi delle primissime squadre, con a comune, più che una uniforme, una tendenza all'uniforme, e insieme al «fuori ordinanza»: camicie nere con giacca o senza, berretti da ciclista o fez da Ardito, cravatte nere all'anarchica o fiocchetti a pallini, calzoni da zuavo o da cavallerizzo, mollettiere grigie o stivali marroni. E le mode locali d'allora, i capelli a ventaglio che il barbiere del mio rione era così bravo a *frisare*; il tono dei primi vizi d'adolescenza, le sigarette incollate ai labbri. Con le ragazze dalle sottane al ginocchio si faceva all'amore nei prati suburbani, e ci si regalavano distintivi. Liliana! Manon! Oretta!... Ma nell'ultima fila dei cinema di periferia ci accadeva di tralasciare di baciarle, per fissare sullo schermo i cavalli, Tom Mix, le praterie e gli spari «muti». Desiderio d'avventure più vaste ci attraversava così spesso, ingenua vertigine. Nelle spedizioni la lentezza del camion ci esasperava una voglia d'andare ben più lontano. (Ripenso a Comisso: «....chi tentava di mettere in moto le locomotive, chi sul ponte dei piroscafi si dava illusione di navigazioni oceaniche....»). Si erano venduti gli ultimi Salgari per comprarsi i primi caricatori. Era una vita di forche a scuola e di litigi in cortile; di nottate e di marciapiede, nella polvere della città

che durante i giorni di dimostrazione o di funerale la tramontana agitava insieme con queste bandierette nere dalle aste fragili e nichelate.

Botte, ranocchi, anguille e pesci d'Arno,
e anche per quest'anno
le botte si daranno....

Quando finalmente venne, il giorno d'andare ben più lontano, quando l'avventura non ci chiamò più su strade note al suono dei passi quanto corridoi di casa ma sulle vie chiare delle correnti del mare, allora ti si rivide, fiamma nera. E fu in una tranquilla sala d'albergo napoletano, un chiaro e troppo lungo pomeriggio d'estate.

Chi t'aveva tenuta nascosta e comandava l'antica squadra ti consegnò alla staffetta in partenza, allo squadrista di Toscana Galeazzo Ciano. Egli ti legherà domani sull'apparecchio numero 1. E lo squadrismo di tutti i Disperati d' Italia è ora in te, e tanta della non scritta autobiografia di ciascuno. Ora Disperata è il nome della 15ª Squadriglia da Bombardamento. Il teschio bianco in campo nero spicca sulla fusoliera dei nove trimotori e sopra il cuore dei trentasette uomini in tuta.

O vecchia fiamma della Disperata
nascesti a Fiume, degli Arditi al canto:
di noi squadristi fosti segno e vanto:
ora t'abbiamo in Africa portata

e sventoli alle eliche e ai monsoni.

Fiamma, per te comincia la terza primavera.
Il nostro comandante è d'una razza fiera.
Il Negus si piegherà.
L' Inglese si pentirà.
Col tiro delle bombe imporremo la civiltà.

O popolo operaio e militare
che vai dove ti dice Mussolini
per dar futuro e pane ai tuoi bambini,
noi traccerem le tappe al tuo marciare

con rosso di mitraglia e di spezzoni.

Vieni con noi, Toselli. Vieni con noi, Galliano.
Il nostro comandante è Galeazzo Ciano.
La nostra volontà
Adua vendicherà.
Col tiro delle bombe noi la storia si rifarà.

O teschio che al nemico dài terrore
e dài fortuna all'ala di chi osa,
ci guardi tu, ci guarda l'amorosa
col viso che serbiamo in fondo al cuore :

i due sorrisi entrambi a noi son buoni.

Vita, sei nostra amica. Morte, sei nostra amante.
Nella prima carlinga è Ciano comandante.
A chi ci seguirà
il varco si aprirà.
Anche la geografia bombardando si rifarà.

*

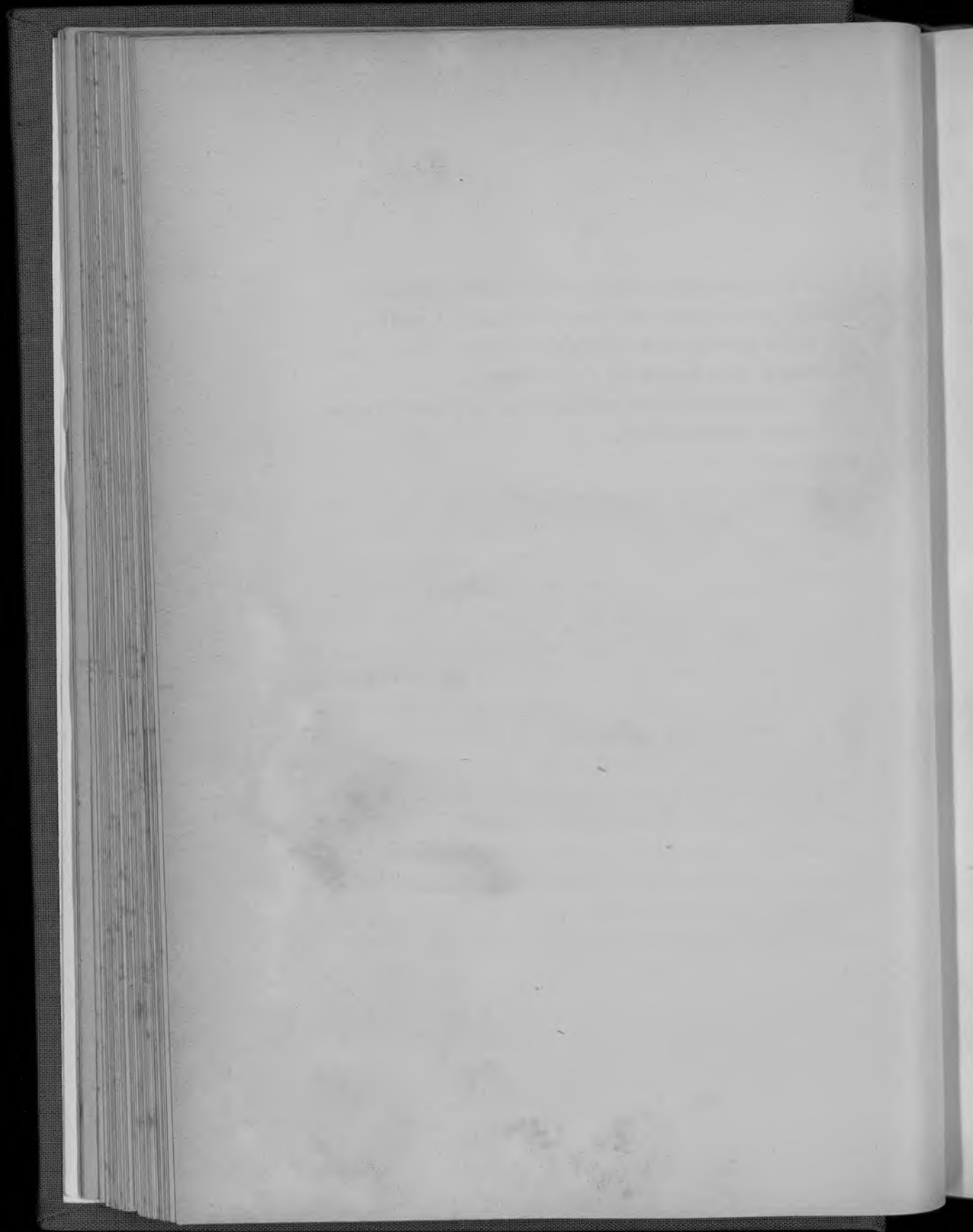
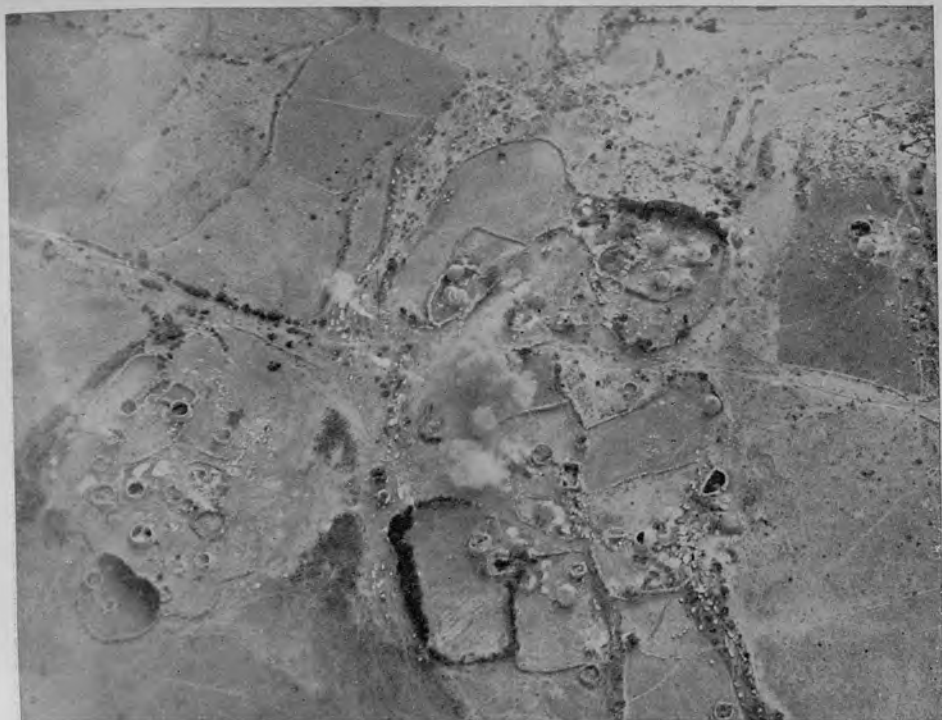
« Camicie Nere della Rivoluzione », — ancora una volta la Voce chiama, così prepotente che ci sembra d'essere chiamati a nome uno per uno: il sangue affluisce nel viso, — « uomini e donne di tutta Italia », — se a ogni sillaba non solo il disco, la pellicola e la memoria ma anche la pietra del monumento registrasse la Voce, ognuno troverebbe naturale il miracolo, — « Italiani sparsi nel mondo, oltre i monti e oltre i mari, ascoltate! »: e nell'oscuro spazio la folla italiana sente sé stessa interamente, scaglionata a isole nel mondo come nei varî ordini di posti di un auditorio.

« .... In piedi! Fa' che il grido della tua decisione riempia il cielo e sia di conforto ai soldati che attendono in Affrica, di sprone agli amici e di monito ai nemici in ogni parte del mondo: grido di giustizia, grido di vittoria! ». Ora, nel teatro del mondo, la Voce si tace. Ha annunziato il principio di un dramma estremamente atteso. Ovazioni. Poi le luci si sono spente; dopo aver guardato al balcone di Piazza Venezia tutti guardano alla ribalta eritrea; un gran mormorio corre le capitali. Silenzio. Fra poco il sipario si alzerà, e noi saremo di scena.

*

All'aeroporto, — negli hangars, nelle officine illuminate, — si sente già cantare la nuova canzone.

È lei a svegliarci, facendo del sonno una pausa di musica, una pausa fra due « tempi ».

Il sole nascente si specchia nei ventisette mulinelli delle nostre eliche.

PRIMO TEMPO

« Là riprendemmo a mezzo ottobre la serie dei bombardamenti e dei mitragliamenti, prolungandoli fino a dicembre... ». (*Masoero*).

« Più che di villaggi, si trattava ormai di avamposti nemici. Così si usavano per la prima volta spezzoni incendiari ».

LA DISPERATA
COMINCIA LA GUERRA

Siamo nella luce, nel freddo. Dal numero 1 si vedono a pochi metri gli altri due apparecchi della pattuglia, i sorrisi dei camerati che guardano a noi, a destra Lanza, a sinistra Mameli. Le altre due pattuglie triangolari seguono da vicino. Nelle rispettive posizioni gli apparecchi oscillano appena, legati da invisibili elastici.

Sul ciglione di Adi Qualà il monumento ai morti di Adua è una lineetta chiara, un indice che insegna la via. Dal ciglione, le ombre degli aeroplani scendono giù nella valle ed ecco oltrepassano il Mareb, fiumicello non più largo del Rubicone.

Siamo in pieno Tigrai, in piena Etiopia. Gli occhi fanno la spola tra il fitto dei nomi sulla carta e la folla delle ambe gigantesca e insensata. Piccoli abitati rurali. Greggi.

Adua appare a un tratto, agglomerato di tetti rotondi intorno al rotondo ghebì, come un modesto sistema planetario intorno a un solicino spento. Il ghebì sarà uno dei nostri obiettivi. Gli altri li indi-

viduiamo in piccoli accampamenti sparsi nel verde della conca alla periferia della città.

È da questi accampamenti che vedo partire al nostro indirizzo, nettissimi, due colpi di cannoncino : l' inizio della campagna da parte etiopica. Indico i due batuffoli bianchi a Ciano e a Casero che sono ai posti di pilotaggio. Mano alzata, Ciano mi fa segno di tenermi pronto a bombardare.

Siamo a un migliaio di metri di quota, diretti al ghebì. Affacciato alla bòtola che s'apre sull'abisso turchino e verde, regolo il puntamento e poso il pollice sul bottone dello sgancio elettrico delle bombe. Quando il comandante abbasserà la mano, quando premerò, daremo il *via* alla guerra, col primo colpo da parte italiana.

La storia è un fluido che ora converge in una zona ora in un'altra secondo i momenti ; che colma una vasta atmosfera o si concentra in un punto solo. Adesso la sentiamo concentrata quassù fra noi, in questa celletta per aria. Il ghebì s'avvicina, s'avvicina, tra le parallele del traguardo di puntamento. Ciano abbassa la mano ; premo il bottoncino d'osso. Seguiamo tutti con gli occhi il precipitare della bomba.

Si sa che al suo scoppio, — solitario su quest'altopiano remoto e poco praticato, in mezzo a un villaggio di nome famoso ma di misero aspetto, — per uno straordinario concorso di circostanze il mondo intero porge l'orecchio. Fra poco usciranno a Londra i manifesti dei giornali con parole laconiche

e smisurate: *Adoua bombarded; War begun....* Bandiere, a Roma; capannelli, a Ginevra.... Esplosione.

*

Ho sbagliato di una ventina di metri. Tre volte ripassiamo in fila indiana sugli obiettivi, mollando bombe e spezzoni. Poi, in rotta per Adigrat, altro nome tutto echi, ci si sofferma in evoluzioni di ricognizione sopra l'Amba Augher, la quale costituirà uno dei rari scogli all'avanzata su Adua. Quiete nella catena dell' Enticciò. Della mobilitazione etiopica abbiamo visti e vedremo i segni solo nei modesti attendamenti intorno ad Adua e ad Adigrat. Adigrat è un grosso villaggio in una conca sbrecciata, fra un verde di campicelli e di pascoli intimidito dalla vicinanza di quell' immensa massa di pietra franta che sono le ambe.

Esaurito il carico le pattuglie si ricompongono, serrano gl' intervalli, di nuovo visi di camerati ci fissano da pochi metri. A destra i chiari occhi di Lanza, a sinistra i chiari occhi di Mameli. È, nella danza del vento diurno, nella leggerezza dei quintali scaricati, il primo di quelli che saranno i nostri molti e differenti ritorni di guerra. Chi è destinato un giorno a non ritornare non ne ha ancora il presentimento. Si canta, senza udirsi. Sulla calda, buona terra di mezzogiorno ci accolgono visi in festa.

BATTESIMO DEL PIOMBO

Se il volo che inaugurò la guerra ebbe carattere soprattutto dimostrativo, il secondo giorno immise subito la Disperata nella serie di quelle azioni a volo radente, di quei combattimenti aeroterrestri che dovevano farlesi abituali e diventare poi una fra le caratteristiche dell'attività aerea nella campagna etiopica.

Anche nel secondo giorno, dunque, l'alba ci trovò « in linea » : espressione che in linguaggio d'aeroporto designa la retta cui stanno schierati i velivoli in campo, ognuno al suo posto numerato. Fra l'uno e l'altro le provviste di bombe, i mucchietti di spezzoni. I motori si scaldano : il gas balena nel crepuscolo, le raffiche delle eliche disegnano ritrose nell'erba e cancellano nei capelli le pieghe del letto. Chiusi nelle tute impellicciate, stretti in gruppo appoggiandosi l'un l'altro le braccia sulle spalle, i piloti prendono dal comandante gli ordini, che il coro dei motori riduce all'essenziale ; seguono l' itinerario dell' indice sulla carta.

Amba Birgutan fu l' indicazione in quella seconda alba. Mentre le truppe avanzavano verso

Adua, Enticciò e Adigrat, trovando il cammino preparato dai nostri bombardamenti del giorno prima o richiedendo via via altri interventi aerei per superare più presto le scarse resistenze, noi andammo a ovest.

Finito l'altopiano le tre pattuglie triangolari della squadriglia calarono sopra i contrafforti e gli scalini del mediopiano, livellati da una nebbia spessa e aderente. Poi fu la grande pianura occidentale.

Pianura e nient'altro, sparsa di acacie spinose quasi prive di ombra. In questo deserto il Setit, trincea d'acqua e di bosco, segnava il confine. Al di qua, i nostri « piccoli posti » sorvegliavano un eventuale attacco, un eventuale tentativo di molestarci sul fianco mentre si avanzava in forze sull'altopiano.

Al di là, in mezzo alla steppa, il nemico possedeva nell' isolata Amba Birgutan una fortezza naturale, una roccaforte di raccolta, una base per sortite e incursioni. Bisognava dare l'assalto a quel bastione, che unico ed improvviso si leva di milleottocento metri sopra la piana.

Le istruzioni di Ciano erano state precise. Sull'obiettivo, volo radente. Esaurite le bombe, lavorare di mitragliatrice.

La comparsa dell'Amba riuscì irreale. Scoglio fosco, scosceso, essa emergeva sulla pianura ricciuta di nebbia quale un castello stregato in un Furioso illustrato da Dorè. E il nostro stormo di ippogrifi accresceva il favoloso della scena, dell'ora.

Puglia batté l'ordine di Ciano: « In fila indiana ». In fila indiana ci si approssimò al bastione viepiù gigantesco, lo si abbordò, fino a imboccarne a volo radente il crinale.

*

Lassù, come sulla tolda di un vascello, un piccolo mondo ci si scoprì. Zeribe, tucul, muri a secco, chiusi per greggi, orti, pezzi di pascolo, armenti, cani; fumigavano i resti dei fuochi di notte; e in mezzo a queste abitazioni e difese, a queste salmerie e provviste, qualche centinaio di armati in sciamma si rimpiattavano correndo nelle capanne, imbracciavano lo schioppo, s' incantavano a guardarci o starnazzavano.

Da trenta metri, si vedevano in viso. Cogliemmo il loro disorientamento totale. Erano montanari affluiti in carovana dallo Uolcait e dallo Uoldebba, zone fra le più impervie dell' Etiopia, seme di guerrieri dei più valenti ma dei più primitivi. Forse ignoravano ancora l' inizio della guerra; incerto si profilava l'atteggiamento del loro capo, Aialeù Burrù, lontano nelle sue montagne oltre la steppa; e senza dubbio essi non avevano mai veduto non dico un aeroplano ma una qualsiasi macchina. Non avevano mai udito un motore. Venuti a occupare quella rupe agli avamposti, inerpicate lassù bestie, armi, ghirbe d'acqua, — il poco necessario per vivere, spingersi in incursioni e razzie e per resistere, —

se ne stavano sicuri nella duplice protezione del dirupo e del deserto. Ora, saltato il deserto e scalato il dirupo con le macchine più straordinarie, la modernità li raggiungeva a un tratto. Era un urto estremamente brusco fra mondi estremamente diversi, quasi un incontro di pianeti.

Nostra comparsa, loro smarrimento, fu un attimo. Ai primi spezzoni tutta la scena si trasformò. Tutti puntavano e sparavano, appiattati dietro un masso, un cespuglio, un arbusto, un muretto. Eravamo così bassi che allo scoppio degli spezzoni si sobbalzava.

I piloti avevano soltanto da seguire il corso del crinale, del camminamento lungo e piatto. I bombardieri, ritti alle spezzoniere con in mano la leva come tramvieri, avevano soltanto da spostare la leva da destra a sinistra, da sinistra a destra, seminando. La voce dei motori spariva nelle esplosioni.

Quando, disegnato coi nove velivoli in fila un girotondo, rinnovammo l'arrembaggio, nel nostro numero 1 Casero pilotava solo, Ciano ventre a terra imbracciava la carabina mitragliera e faceva cenno d'andar più basso, sempre più basso, io e Puglia si stava alle mitragliatrici. Questa volta il crinale ci apparve come una tolda spazzata dalle artiglierie : fumo, sforacchiature nere, cadaveri. Abbarbicati al ciglio dei bàratri, i superstiti sparavano.

Diversi rotolarono giù. Apprendemmo la bellezza dell'aviazione d'assalto, della mischia aria-

terra: quando la guerra aerea perde la sua astrattezza di alte e fredde quote, di panorami privi dell' elemento uomo, di puntamenti matematici, di bombe di cui si vede lo schianto senza udirlo. Quando, invece, tutto è calore di terra imminente, fragore, visione d'uomini rapida ma indelebile come un' istantanea.

All'ultimo passaggio, dopo un'ora e un quarto di combattimento, non vedemmo più alcuno. Lasciammo l'Amba espugnata. In cucchiaia i bossoli delle mitragliatrici formavano uno strato, caldo. E fu l'ora in cui ci si conta, da un apparecchio all'altro — sei, sette, otto...., — e a lungo si cerca il ritardatario con il binocolo, nel sole e nel vento, finché alla fine anche il nono risponde alla radio, dice che raggiungerà. Fu l'ora in cui distratti, assordati, le nari abitate da acri odori, si trova un sonno frammentario con un paracadute per cuscino.

Al campo ci si accorse che sul numero 1 una grossa pallottola aveva forato un longherone. Era il primo colpo che aeroplani avessero raccolto; in un'ala della Disperata l'aviazione d'A. O. ricevette il battesimo del piombo. A sera gli avieri dipinsero sulla toppa, come s'usa, il primo cerchietto tricolore, la prima stella di tutto un firmamento.

RICOGNIZIONI DEL TIGRAI

Dal 5 ottobre al 14, mentre si verificava pacificamente l'entrata in Adua e in Adigrat, seguita da quella in Axum, nostro pane quotidiano fu la ricognizione. Imparammo il Tigrai, la Dancalia.

*

Fino dal primo volo sulla Dancalia ritrovai il senso della meraviglia che è la velocità aviatoria, la possibilità aviatoria. Senso perduto in Europa. Roma-Parigi in mezza giornata, bellissimo: ma alle prime ore dell' indomani l'amico in treno raggiunge. Quando si sorvola la Dancalia è dato contemplare in un'ora quanto vide Nesbitt in un' intera « stagione in Inferno ».

Nessun dubbio, se l' Inferno è un imbuto dentro la Terra, che l'abusato aggettivo « infernale » la Dancalia lo meriti. Essa costituisce infatti, come tutti sanno, il punto dove la crosta terrestre più s' incava sotto il livello del mare, più s' infossa verso le viscere. Pure, basta che nella loro stagione le piogge stampino anche laggiù in fondo qualche magra orma

verde, e al pascolo miserabile qualche tribù dirige l'armento, respirando in quella temperatura crematoria, dissetandosi nelle pianure di sale, sfamandosi sulle distese di lava. Infinito è, più che lo spirito di adattamento, lo spirito di contraddizione dell'uomo.

Né è da credere che a prezzo di un disagio assoluto il pastore dàncalo campi almeno in pace. In carlinga guardavo, nella mia carta, fra le poche indicazioni che attraversano quel deserto, gli itinerarî designati come «percorso abituale dei razziatori Uoggerat», dei «razziatori Galla». Era la caccia al gregge e all'uomo organizzata come una battuta in riserva. Ogni banda di briganti scesa dall'altopiano aveva la sua zona, la sua posta. Là, ai passi obbligati dei pozzi e dei pascoli, attendeva le tribù di pastori e le carovane di commercianti, per assaltare, uccidere, evirare, rapinare i carichi, indrappellare gli armenti e gli schiavi. Mutilazioni e uccisioni seguivano una regola e una misura: si trattava, per le tribù dominanti dei razziatori, di impedire che le tribù dominate si rafforzassero, si trattava di serbarle nel loro numero consueto. Una specie di «limitazione delle nascite» dall'esterno. In certe tribù di pastori dàncali l'infelicità umana tocca il suo fondo, il suo paradosso. Le altre indicazioni che trovavo sulla carta non erano più gaie. «Luogo dell'eccidio della spedizione Giulietti», diceva una. Altre segnavano dov'erano caduti Biglieri, Bianchi. Per l'appunto gli unici due nomi di esplora-

zioni gloriosamente riuscite, Franchetti e Nesbitt, appartenevano a due uomini dalla morte recente ed analoga, fatta apposta per ribadire intorno alla Dancalia idea di maledizione.

Il velivolo non mi è mai parso così piccolo come quando, laggiù, ci si abbassava sulla moltitudine dei vulcani spenti. Ciascuno dei crateri se lo sarebbe potuto inghiottire quale un puntino impercettibile, un insetto. Crateri di tutte le similitudini. Certi, impastati al fondo di melma piovana risecchita, parevano la svasatura che per la calcina fa il muratore nel mucchio di rena. Altri evocavano anfiteatri, formicai. E fra l'uno e l'altro, le sbavature della lava, le rotte masse di basalto, i miraggi d'argento del sale, le orme erranti delle acque ruinate giù dall'altopiano ed evaporate in corsa, dei torrenti subitanei e rapiti.

Questo spettacolo è naturale solo nei limiti in cui naturali sono l' incubo e la malattia. Più patologica che geologica riesce l' impressione del volatore. Ivi la Terra ebbe un cancro. In bocca ai mille vulcani spenti ride, delle malattie, la fatale idiozia.

Ivi si svolse senza alcun testimone, senza alcun meschino senso umano, una tragedia del pianeta. E a un tratto essa si fermò, s' incantò. Così è rimasta. A bocca aperta come le maschere rimasero, *dramatis personae*, i vulcani.

Fissandoli mi ossessionava l' idea che forse il loro coro di pietra non era più muto ; che l'avrei

udito, non fosse stato il motore. E al motore volevo bene, al suo caro suono umano.

*

Se la Dancalia è identica da millennî, Macallé cambiava ogni giorno. La Dancalia è una tragedia della geologia; Macallé, chiara tra le colline dell'altopiano, apparteneva alla cronaca e alla commedia dell' Etiopia.

Un giorno ne trovavamo la piazza accalcata di sciamma come per una dimostrazione; probabilmente, era soltanto il mercato; comunque la folla salutava l'aeroplano con festa. Noi si gettavano pacchi di manifestini in amarico, il cielo si gremiva di coriandoli. Ma all' indomani, nessuno: tutto sprangato: aria da imminenza di temporale. Oppure la gente sventolava lenzuoli dalle strade e dai tetti. O capitava di rimediare una pallottola partita chi sa da chi, chi sa da dove. E quelle pattuglie in kaki? Indigeni di Gugsà? Soldati del Negus? O gli uni e gli altri?

Chiuso nel suo castelletto pretenzioso e scalcinato fabbricatogli da un nostro connazionale di passaggio, il *degiacc* Hailesellassié Gugsà meditava sul da farsi. Intanto un piccolo Italiano travestito, una fra le tante rotelline essenziali ed anonime nella macchina della nostra guerra, abitava questa Macallé pacifica ma insicura; e certi suoi fidi stendevano ogni giorno lenzuoli sopra una certa pendice,

disponendo codesto bucato secondo un linguaggio di cui a bordo degli aeroplani avevamo la chiave.

Ci fu un'alba che dall'aeroporto dell'Asmara si doveva partire con un CA. 101 Eritreo per tentare l'atterraggio a Macallé e così prendere possesso della città. Aspetta aspetta, il colonnello non arrivava. Arrivò invece, con nostra acerba delusione, la notizia che Gugsà aveva stimato meglio lasciare Macallé coi suoi armati e presentarsi a De Bono.

*

Dall'Asmara ad Axum gli Italiani avevano già immesso nella sinfonia scabra e rotta del panorama le loro note metalliche, esatte. Le lineette dei tetti di eternit, — cantieri, depositi, — grigie come torpediniere, avanzavano in flottiglie sul mare di pasture e di sassi. La colonna di Adua si era lasciata dietro come una scìa la strada. Tastiere di tende. Rosarî di autocarri.

Quest'onda dell'epoca nostra procedeva a grandi rivoli lungo i tratturi della preistoria. Le sabbie, le fenditure dell'erosione, le sassaie e le coltri di polvere ritardavano il flusso cedendo sotto le ruote, bevendosi in parte lo sforzo con millenaria sete. Preistoria era tutto, all'intorno, con le due facce della desolazione geologica e della fertilità arcaica. Il brulichìo degli armenti, l'incrinatura dei rivi d'irrigazione, le toppe scure e chiare delle coltivazioni e dei boschi, le capanne e i villaggi s'alter-

navano agli scheletri dei torrenti a secco, alle rupi dal profilo di castelli, di fortezze e di templi in rovina, alla carie delle ambe.

Questo è il Tigrai. E alla confluenza della sua preistoria e della nostra storia in movimento, in conquista, Axum ci appariva come la testimonianza delle storie che furono, delle conquiste che si tentarono invano, delle onde civili che si spinsero fino a lambire questa proda del mondo e sparirono, assorbite. Fenici ed egizî, mussulmani e cattolici.... Per un misterioso destino fu tra le catapecchie, le quercie e le mosche di Axum che ciascun flutto lasciò qualche fragile impronta. Su piazze argillose come greti vedevamo i celebri obelischi starsene accanto alle proprie ombre col pallore delle conchiglie fossili e degli ossi di seppia.

*

Come paline al geometra, nello Sciré e fino all'Adi Abò erano ancora ambe a farci da punti di riferimento. A volte il profilo di una di esse oscillava solitario all'orizzonte della carlinga come il mirino in fondo al fucile.

Poi, più nulla : l'ovest : l'epidermide del bassopiano, coi graffi delle carovaniere, la peluria d'acacie spinose e l'alone d'aria tremante.

La vena del Setit vi serpeggia, e fa mondo a sé ; miniera d'ombra, uccelliera ; appena strappano la corrente voluminosa un isolotto, un ippopotamo.

Gondar. Mercato a Gondar. (*Luce*).

Atterraggio di fortuna dell'apparecchio di Ciano a Macallé, dopo il combattimento di Mai Mescic.

Tanto lungo il fiume che nella steppa, è quella che i coloniali chiamano vera Africa. Le nostre linee telefoniche provvisorie vi venivano danneggiate dalle giraffe.

Spesso volare oltre il Setit non era solo ricognizione ma esplorazione. Quadratini uniformi, chiari come pagine vergini, presentava la carta ; e le indicazioni topografiche vi assumevano uno strano tono diffuso e discorsivo, « terreno generalmente boschivo con qualche largo spazio aperto » « pianura erbosa », — o anche « acqua corrente », come in un prospetto alberghiero ; — tono che divertiva in noi la nostra abitudine di europei alle zone sovrapopolate, al groviglio dei nomi.

Non erano ancora le carte basate su completi rilievi fotogrammetrici, quali ne avemmo più tardi ; e fu una tra le tante e svariate fatiche delle nostre squadriglie. Erano carte necessariamente meno precise e più poetiche, le quali per certe ragioni registravano i racconti degli indigeni, le asserzioni dei capicarovana, fissando come stabile la situazione dei villaggi mobili e dei nomi simili e vagabondi.

CIANO COMANDA: BASSI

Il ministro per la stampa e la propaganda non amava le ricognizioni: ogni decollo senza bombe lo metteva di cattivo umore. Ogni volta invece che gli era dato di lasciare i comandi a Casero e di stendersi sul fondo dell'apparecchio a regolarmi la grandine degli spezzoni tirandomi per una gamba, o a sbizzarrirsi di mitragliatrice o di carabina, in lui brillavano polso, occhio e brio.

Presto fu contentato. Si preparava la seconda avanzata, che avrebbe portate le nostre linee, con un gran saliente, oltre Macallé, davanti all'Amba Aradam. Il Tigrai appariva tranquillo. Ras Seium sloggiato da Adua si era inselvato nel Tembien. Intanto nel cuore dell'Etiopia la mobilitazione stringeva i tempi. Ed ecco che giù dall'Amba Alagi cominciavano a fluire le prime forze in direzione nord. Se l'Amba Alagi è porta dell'Etiopia, anticamera n'è la valle dall'Alagi all'Aradam. Valle angusta che prende nome dal Mai Mescic, intersecata di vallette traverse, sparsa di villaggi. Essa doveva diventare per alcune settimane il teatro d'operazioni delle nostre squadriglie. Là riprendemmo a mezzo

ottobre la serie dei bombardamenti e dei mitragliamenti, prolungandola fino a dicembre (ed alternandola coi turni delle ricognizioni). Là si trovarono lungamente di fronte — soli — da una parte un pugno di aviatori, dall'altra le orde ingrossanti di Mulughetà.

In questo duello il comandante della Disperata s' impegnò a fondo. Ma non si trattò soltanto di un gusto personale per le armi, per il combattimento. In lui si riconosceva il ragazzo venuto su in una casa di Venezia dalla quale ogni tanto il padre partiva in motoscafo a silurare le corazzate dentro i porti nemici ; e dove padre, zii e qualche amico si riunivano a veglia a escogitare torpedini di nuovo effetto, siluri da accompagnare a nuoto, sbarchi su moli dell'altra sponda, e via via tutta una bellissima guerra d' iniziativa e d' invenzione. Aggiungi l'esperienza d' Estremo Oriente, il conflitto cino-giapponese di Sciangai osservato dalla terrazza della Legazione (qualche proiettile morto cadeva in giardino) e composto presiedendo a ventotto anni la commissione internazionale. Ne scaturiva un senso della guerra e dei mezzi bellici spregiudicato e moderno. In A. O., qual'era il miglior impiego del mezzo aereo ?

Fin dalle primissime incursioni la Disperata aveva fatta esperienza così del bombardamento da quote relativamente elevate (mille metri, su Adua), come dello spezzonamento e mitragliamento a volo radente (sull'Amba Birgutan). Dalla duplice espe-

rienza il comandante intendeva si tirassero senz'altro le conclusioni.

Il massimo dei risultati poteva raggiungersi solo volando bassi, bassissimi sul nemico.

L' Etiopia non era uno stato progredito, organizzato, da colpire in gangli quali industrie, stazioni, centrali elettriche, o negli edifici di grandi città. L'unica città vera e propria, Addis Abeba, non doveva venir bombardata ; non doveva danneggiarsi l'unica ferrovia, quella di Gibuti. Così stando le cose, centrare dall'alto bombe sopra capanne avrebbe costituito un' impresa mediocre e un contributo trascurabile.

Occorreva «lavorare» sugli armati, sui combattenti. E per individuare costoro, pattuglianti, rotti a tutte le astuzie di mascheramento, in un terreno di macchie e di botri, occorreva abbassarsi. E per colpirli una volta individuati, occorreva abbassarsi ancora. O si vedevano in viso o si tirava alla cieca. Non sussisteva altra alternativa.

In Italia l'azione a volo radente su truppe (quella in cui suggellò la vita il più valoroso dei nostri assi, Baracca) ha preso nome di aviazione d'assalto. E sull'aviazione d'assalto si è costruita una teoria, la quale fa capo al colonnello Mecozzi : contrapposta, da taluno, alla grande teoria del generale Douhet, detta del dominio dell'aria. In realtà non c' è antitesi. Nella Regia Aeronautica lo stormo d'assalto ha preso posto accanto agli stormi da bombardamento, da caccia, da ricognizione. Comunque,

la guerra in Etiopia presentò caratteristiche proprie, e sarebbe stupido trarne troppe illazioni « europee ». In essa, senza dubbio, l'aviazione d'assalto doveva risultare la più efficace.

Ciano se ne convinse per primo, contro il prevalente parere iniziale. Ognuno di noi ricorda, in quelle fredde albe autunnali di partenza, la sua ostinazione solitaria, il suo ordine duro e laconico : bassi.

Naturalmente, non è che i pareri contrarî non muovessero da giuste preoccupazioni, qual' è quella di preservare nei limiti del possibile materiale e vite. Soprattutto è incontestabile che un'aviazione d'assalto presuppone macchine speciali, come appunto ne ha lo stormo d'assalto. Macchine velocissime : e i nostri apparecchi d'allora non superavano di molto la rapidità di un'auto da turismo. Blindate : e il nostro riparo era di tela, di latta, di alluminio.

Qualunque pallottola era buona a raggiungere e a traforare. Si arrivò a raccogliere perfino le « rose » dei pallini da caccia ! Né è da credere che l'attrezzatura contraerea dell'avversario, pur distante da quella di un esercito europeo, fosse da trascurare. A parte che in simili condizioni anche i fucili risultavano adatti, non mancavano certo le mitragliatrici e i famosi cannoncini Oerlikon a tiro rapido e a proietti esplosivi.

Infine, gli apparecchi ideati per aviazione d'assalto offrono un bersaglio ridotto : piccoli, monoposti, pilotaggio e mitragliamento vi formano un tutto unico fulmineo e multiplo. A bordo dei nostri

vasti apparecchi noi eravamo in quattro, in cinque. Troppi? No davvero. Nell'ora che ci importava, quella del combattimento, si trattava di utilizzare spezzoniere, mitragliatrici, carabine, di rimediare agl' inceppamenti, di moltiplicarsi. Spesso ai posti di pilotaggio restava uno solo dei piloti e qualche volta anche l' R.T. lasciava la cuffia. Quanto agli altri (osservatore o motorista o armiere), la loro vera funzione a bordo consisteva appunto nel bombardare e nel mitragliare; erano tutti combattenti nel più stretto senso della parola.

Grande era così l'efficacia. E l'attività aerea ritrovava, in una guerra in cui l'aviazione era praticamente da una parte sola, tutte le attrattive dell'arditismo. Come carrocci in furore si tuffavano dentro la mischia, quei nostri vecchi veicoli ai quali si voleva bene anche per la relativa lentezza e per l'onesto ed esagerato fragore, così come anche per i suoi acciacchi gli squadristi amavano il 18 BL.

Bassi, ripeteva il comandante nei suoi ordini alle partenze. Egli aveva intonate nella Disperata come in un coro le nostre provenienze diverse: ora voleva essa si facesse lo stile. Buttarsi a trenta, a dieci metri!

Ora i piloti scommettevano, metà per scherzo e metà no, di portar via la testa d'un abissino con il carrello. E anche quando il nemico non era in vista, per farsi la mano lanciavano i grossi trimotori in acrobazie da piccoli caccia. Al momento buono non c'era che da seguire l'esempio del numero 1,

piombando sul movimento intravisto come il gabbiano sul guizzo appena affiorato.

Brusco silenzio dei tre motori! Leggerezza del cuore precipitando! A un tratto uno strappo, e tutt' insieme urlo di motori calor di terra detonazioni nemici vicinissimi obliqui nella fuga o diritti a sparare o piegati in due dal piombo.

*

Il 14 ottobre si assaggiò per la prima volta cosa significasse un motore in avaria al disopra di un paese dove per note ragioni l' ipotesi prigionia era inaccettabile.

Tre apparecchi della Disperata avevano mitragliato la carovaniera Macallé-Amba Alagi, dopo Antalò: i suoi tratti scoperti, i suoi guadi. Gruppi di marciatori e pattuglie di cavalieri; attraversamenti felini. Sciamma bianchi in origine, mimetizzati con l' impiastrarli di terriccio rosso. E avevamo collezionato pallottole innocue.

Mèta terminale dell' incursione, Abeitò e Bet Mariam. Le informazioni battute su una velina del comando segnalavano nei due villaggi la presenza di un *fitaurari* e di un *cagnasmacc* con buon nucleo di armati. Il *cagnasmacc* si chiamava, pare, Assaiel, e possedeva su un'altura una villa rotonda cinta di bosco. La aveva trasformata in deposito di munizioni.

Fummo lieti di individuargliela, povero Assaiel, e ci mettemmo a sorvolarla uno dietro l'altro, mollando ogni volta una bomba da 31. Al secondo passaggio il tenente Gioletta fece centro, e fu una bella eruzione.

Per il bombardamento s'era presa quota : ci riabbassamo a spezzonare. Intanto certi Oerlikon aggiustavano il tiro, ovattando un crinale.

A un tratto, come fosse una mitragliatrice anch'esso, il nostro motore di sinistra principiò a detonare. L'elica mulinava a singhiozzi, comunicando un gran sussulto a tutto l'apparecchio.

Sul momento, ciascuno fece quel poco che poteva. Ciano iniziò rotta nord. Scaricai giù quanti spezzoni restavano. Puglia trasmetteva agli altri due velivoli che rincasassero lasciandoci indietro, e all'Asmara che con un motore in avaria si puntava su Macallé. Casero e il motorista tentavano invano di levare il contatto al motore impazzito, di ridurlo al silenzio.

Poi non rimase che stare a guardare i piloti, quel motore, la terra.

Con due motori in efficienza il CA.101 si sostiene ma non può guadagnare in altezza. Passo passo esso raggiunse i colli davanti Macallé e li oltrepassò. Avrebbe potuto superare i monti davanti Adigrat ?

E la situazione era complicata dalle vibrazioni. Nel suo funzionamento autonomo e tempestoso il motore di sinistra, attaccato là all'ala fuori d'ogni possibile tentativo del motorista, non ruotava abbastanza presto per contribuire a sostenere, ma

squassava abbastanza forte per disturbare il cammino e minacciare la resistenza dell'ala.

Alla barriera dei monti l'apparecchio dovette errare alla ricerca di una fenditura, di un transito. Si incanalò zoppicando per una stretta valle, da quella passò in un'altra, avendo per rotta obbligata i tortuosi percorsi torrentizî.

Finalmente apparve il Mareb ad assicurarci che stavamo per rientrare nelle linee. Non ci si poteva ancora ritenere in salvo, — avremmo raggiunto il campo? avrebbe resistito l'ala? — ma tramontava l'eventualità che piaceva meno. Era uno di quei casi in cui si preferisce perdere il tutto piuttosto che la parte: pensiero espresso in questo bigliettino che Ciano mi allungò al momento che si passava il fiume, e che (l' ho sott'occhio) comincia con due avverbî: «Comunque, ormai,.... ».

Verso l'Asmara le vibrazioni che si erano alquanto placate ripresero con violenza. Gli utensili saltavano nelle cassette. Tutto tinniva. Ciano ordinò di infilarsi i paracadute. Dalla porta aperta, pronti, si guardava se l'ala mostrasse davvero l' intenzione di lasciarci.

Ma non ne fece di nulla e un po' di scancìo, a balzelloni, atterrammo felicemente.

*

Dopo altri bombardamenti nella stessa zona avemmo la soddisfazione di accompagnare dall'alto,

giorno per giorno la marcia su Macallé. In vista della città, dopo quasi duecento chilometri straordinariamente duri, i due Corpi d'Armata parevano impegnati nel serrate di una gara sportiva. Vedemmo le colonne potenti e ordinate formicolare senza soste su per le ultime salite, correre in scesa. Era la mattina dell' 8 novembre. Sette trimotori della Disperata, sei della 14ª, più quindici RO.37 evoluivano per dimostrazione. Vedemmo spuntare giù nel panorama e pulsare un minuscolo grumo di tinte nette ed era il tricolore sul forte Galliano.

*

Intanto nella « nostra » zona, — fra il bastione dell'Amba Aradam che ricorda la gobba della Verna e la punta dell'Amba Alagi che ricorda il dente del Cervino, — l'affluenza intensificava. Accampamenti si occultavano dentro le valli intorno all'Alagi. Appena sera, al sicuro dagli aerei, le marcie avvicinavano alle nuove posizioni degli Italiani, intorno al passo Dogheà, gli Etiopi ormai decisi a portarsi a contatto. I villaggi intermedî erano nidi di armati. Sui crinali le postazioni contraeree infittivano, e i forellini nelle ali e nelle fusoliere.

Il duello divenne pressoché quotidiano. Il 13 eravamo, due equipaggi della 14ª e tre della Disperata, fra Bet Mariam e le pendici settentrionali dell'Amba Alagi, alla ricerca di un attendamento. Si perlustrava in fila indiana dietro l'apparecchio di testa. Giri su

giri. Ogni burrone, ogni crepaccio si assomiglia. Finalmente la guida s' infilò per una gola e lasciò partire un pennacchio rosso, segnale Very. Infilammo quel corridoio di rupi. Le tende stavano abbarbicate giù per uno sdrucciolo boscoso, s'aggrappavano fra albero e albero con l'aderenza di certi parassiti. Bisognava bombardarle virando, perchè la gola in quel punto svoltava. I passaggi si susseguivano a carosello. Me ne resta un ricordo di strapiombi inclinati sopra la nostra testa, di monti rotanti e di foreste verticali, di grappoli di spezzoni obliqui per aria, di rocce moltiplicanti i ventagli di schegge e i rimbombi, in un fotomontaggio d' ombra e di vampe, di rupi e di raggi e di fumo.

Il 14 eravamo sul triangolo di villaggi Antalò-Buia-Afgol Ghiorghis, nella piana subito davanti al Passo Dogheà, da cui De Bono ci guardava con il binocolo. Dieci apparecchi : cinque della Disperata. Mattina tutta tuoni e lampi al gran sole. Più che di villaggi, si trattava ormai di avamposti nemici. Così si usavano per la prima volta spezzoni incendiarî. Essi cadendo non sembrano esplodere, aprono nei paesi certe pozze luccicanti, chiarissime. Incandescenza a duemila gradi. Ogni tanto, come una capocchia di fiammifero raggiunta dal fuoco, uno dei tucul vicini divampava. Si insisté lungamente nel mitragliamento. La reazione era accanita, tondini di luce fiorivano nella penombra della coda. All'ultimo dei passaggi radenti scorsi in Afgol Ghiorghis, ritto su uno spiazzo fra gli incendî delle capanne

e le strinature degli esplosivi, un superstite, alto, vestito di bianco, che imbracciava il fucile con calma a spararci e che ancora oggi rivedo nitido quale una statua del coraggio.

Il 15 ripetemmo la stessa azione, sempre con cinque apparecchi della squadriglia, più tre della 14ª; Ciano comandava tutta la formazione. Sempre più bassi! Colpito al serbatoio dell'olio, l'apparecchio del sottotenente Beretta e del maresciallo Moretto poté raggiungere Macallé, dove atterrò fuori campo, e rientrare all'Asmara il giorno seguente.

Più, nella zona, si falciavano nemici, e più affluivano. L'efficacia delle nostre mitragliatrici cresceva di pari passo con quella delle loro. Così maturava la grande giornata del Mai Mescic.

PRIMO AEREO SU GONDAR E IL TANA

Adesso Gondar è sede di uno dei governatorati dell'A. O. I. e andarci in velivolo è un fatto quotidiano, postale.

Già diventa difficile suggerire quel che una partenza aerea per il Tana rappresentasse addì 19 ottobre 1935. Era la prima volta che la ricognizione varcava il Taccazè ; che un aeroplano appariva sulla capitale dell'Amhara ; che si faceva entro un giorno quel viaggio fino allora di mesi. Così il volo riprendeva senso di favola. C'erano da scavalcare zone di cui la carta diceva laconicamente « regione inesplorata » e che nessun bianco aveva ancora vedute : vergini rispetto all' intelligenza. Gondar e Tana erano stati, sì, raggiunti da parecchi bianchi, ma per itinerarî obbligati e lenti, i quali avevano lasciate ignote certe regioni laterali e non avevano ancora tolto né al lago né alla città l'aureola della lontananza.

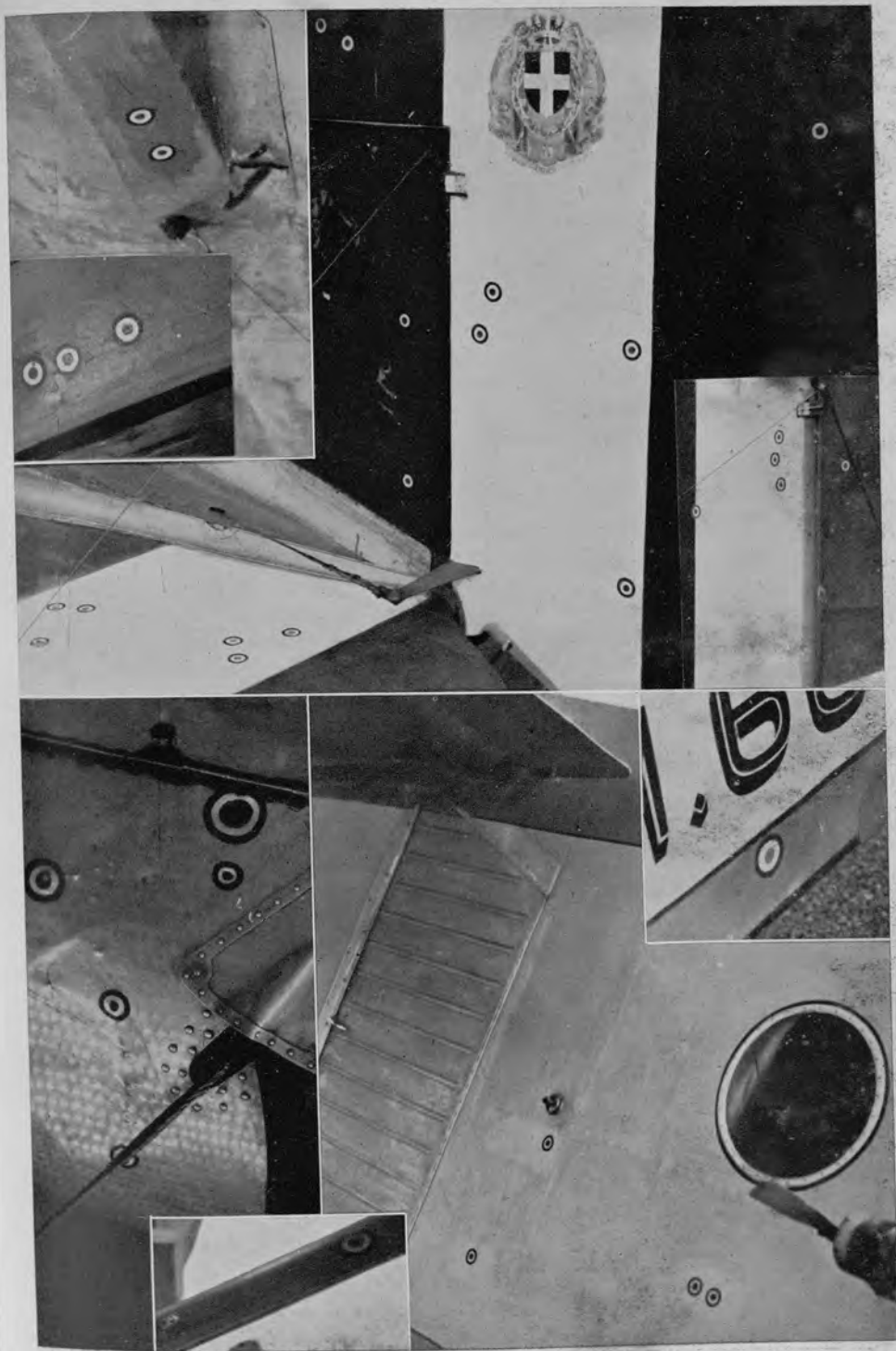
L'apparecchio non era un S.81 e neanche un CA.133, ma un modesto CA.101 Eritreo (della Squadriglia Stato Maggiore) per il quale quella « rico-

gnizione lontana », col suo saliscendi di quote e col suo zig zag esplorativo, significava il massimo dell'autonomia e delle possibilità. E dopo qualche diecina di chilometri dal decollo si entrava subito in territorio nemico.

Ci alzammo dall'Asmara in penombra, affrettando per conto nostro l'apparizione del sole e la scomparsa delle costellazioni. Pilotavano il generale Marchesi e il capitano Gostoli. Primo obiettivo d'osservazione furono le piste carovaniere del bassopiano occidentale.

Era piovuto e la steppa ondulata si stendeva verdina e morbida come un golf. Ma quell'erba improvvisa e transitoria bastava a cancellare i sentieri, a ingannare. Occorreva continuamente tornare indietro a ritrovare la traccia d'unghia della pista come il bandolo d'una matassa, poi abbassarsi, abbassarsi per non smarrirla di nuovo. A lungo, insetto al sole, l'apparecchio si aggirò così dentro il geroglifico delle piste e il miraggio dell'erbe.

Deserto. Bollore. Aialeù Burrù non si moveva. Andammo a cercarlo fin dentro il suo sconosciuto Uolcait, lungo il suo Angareb. Poi il trimotore addentò le altitudini. Passarono enormi roccioni chiari, che i cespugli rigano di nero a strisce come il Duomo di Siena. Finché ci si immerse in un oceano di vette e di nubi e il freddo dei quattromilacinquecento metri morse le dita.

Montagne della Luna: il vecchio nome orografico degli Abissini mi tornò in mente, avvistando

Particolari dell'apparecchio di Ciano dopo il combattimento di Mai Mescic.

Dalmazio Birago, medaglia d'oro della Disperata.

il Semien. Montagne assolutamente azzurre, — salvo le punte del Ras Dascian, bianche come sulla Sierra Nevada. — E si rincorrevano per tutto l'orizzonte come i cavalloni d'una tempesta luminosa, incantata. L'arte che ci vorrebbe è la sinfonia. Nei loro profili nulla si presta, come nelle sagome delle alture nostre, a similitudini umane o bestiali. Non somigliano che a sé stesse ; ed a mostri ignoti, ad apparenze che non trovano eco nella memoria ma solo nel subcosciente. Altro pianeta.

Calando su Gondar ci si svelò invece un mondo di prosperità primitiva, biblica. Migliaia di capre, di pecore, di zebù e di bufali movimentavano di scorrerie, al nostro rombo, i declivî, fra i boschi, i ruscelli, le mèssi e i frutteti. Colombi, tortore, piccioni roteavano intorno alle capanne, ai templi, ai sicomori. Dopo il purgatorio delle ambe tigrine . . . la Terra Promessa. Fra le sue capanne e i suoi eucalipti Gondar levava le rovine merlate dei castelli portoghesi e delle chiese dei Gesuiti, abbozzando un'Africa quale poteva immaginarla un Benozzo Gozzoli che avesse conosciuta l'architettura del Seicento.

Ci si mise a fotografare la cittadina da cento, da cinquanta metri, indugiando. Era gremita e in orgasmo. Si vedevano benissimo in viso quegli Amhara, Galla ed Ebrei. Tre bianchi, che reputammo inglesi, ci guardavano da una soglia a braccia conserte.

Nei neri la varietà di atteggiamenti e di reazioni

era grande, ai passaggi e al baccano del primo velivolo della loro vita, del primo nemico di quella guerra. I più venivano aspirati violentemente dalle porte di casa. Altri si buttavano a pesce nell'orto e ficcavano il naso in terra. Altri ancora ci sventolavano lenzuoli o facevano genuflessioni. Più graziose di tutti, col gesto del cigno che nasconde il capo sotto l'ala, certe donne per non vederci aprivano l'ombrellino.

Uno stuolo d'armati (Ras Cassa Darghiè stava mobilitando, erano le truppe che sarebbero poi affluite nel Tembien lasciando sguarnito l'Amhara) irruppe in piazza sparacchiando. Ci misero nell'ala due pallottole. Il capitano Gostoli li guardava ironico e cortese, col suo melanconico sorriso alla Lewis Stone, e pilotando con una mano sola continuava a portarci per i tetti.

Al lago ! Su praterie degne della pampa, Gostoli si divertì a sbandare gli armenti e a spaurire la gente che si buttava per terra o cadeva nei fossi. A un certo punto espresse con un gesto della mano un interrogativo che era nell'aria, a bordo : si atterra ? Già gli pneumatici sfioravano l'erba : alta, piana, a perdita d'occhio.... Il generale Marchesi, — generale ma giovanissimo, come i marescialli di Napoleone, — era tentato quanto Gostoli. Ma si fece forza e accennò di cabrare. Fu bene, perchè poi si seppe che quasi tutta quella pianura nasconde sotto l'erba acquitrino.

Del Tana godemmo la riva settentrionale, Gor-

gorà, le altre penisole, gli isolotti. In essi e nelle punte costiere non si scorgeva un pollice di terra, tanti son gli alberi. Masse di sicomori, di eucalipti e di pini giganti, legati in fasci dal bordo d'acqua. In un isolotto microscopico vidi una donna alta e lucida tra il verde e i colombi, una capanna, una piroga ormeggiata a una rovina portoghese, e invidiai il pescatore.

Dopo l'atteggiamento di Aialeù Burrù e la mobilitazione di Cassa c' interessava la carovaniera di Noggara, certo movimento segnalatoci tra il Sudan e Gondar. Secondo voci, truppe indiane si preparavano lungo il confine sudanese, per proteggere, in ogni eventualità, « interessi inglesi » nella zona del Tana. Ma non vedemmo nulla. Entrò in scena, danzando, una bellissima tempesta, e i quattro tucul di Noggara sparirono fra i suoi veli.

Su Gallabat ritrovammo il sole del deserto, che asciugò i vetri. Procedemmo lungo il confine Etiopia-Sudan, — cioè lungo una linea che la mente cercava di tirare sulla steppa vuota e rovente, — fino al Setit. Là avremmo dovuto incontrare il primo « piccolo posto » italiano, Om Ager, ma non c'era. Ritenendo d'aver deviato a est, risalimmo il fiume alla ricerca, finché fu chiaro che la nostra deviazione era stata invece verso ovest e che stavamo addentrandoci in casa degli Inglesi.

Dietro front. Finalmente Om Ager apparve, quattro fortini a quadrato intorno a un tricolore, a un villaggio e a un piccolo campo di fortuna. Ci si

abbassò e i camerati salutavano. Di laggiù in avanti, per il bassopiano d'occidente, Gostoli non riprese più quota, s'andava traballando sopra le acacie quasi orbate di ombra dentro un vento a raffiche, respiro di forno. Erano già otto ore di viaggio e lo stomaco reclamava.

Il campo di fortuna di Tessenei era un praticello senza erba, con due punti rossi: un fez di ascari, una pompa di benzina. Scendere dall'apparecchio e immergersi in quell'aria compatta, che ci premeva una mano sugli orecchi a covarvi il ronzio, fu dolce, come un bagno bollente in cui si sciolga stanchezza ed eccesso di ricordi e visioni. Accorsero ragazzi in sahariana, tenenti della Banda Irregolare di Tessenei e del Quarto Gruppo Cammelli. Ci stipammo su uno di quelli autocarri da colonia decrepiti e affezionati, che ti spruzzano addosso l'acqua del radiatore e non vogliono morire per non smettere di servirti. Palmizî. Rupi. Cammelli. Palazzine bianchissime; Casa del Fascio Giovanni Berta. Fra pareti di stuoia, seminudi su panche, mangiammo brodo di gazzella e ananasso in iscatola. Un merlo metallico beccava le briciole di galletta. Noi e loro si raccontava: le isole del Tana, le albe lungo il Setit.

La Disperata nell'immaginazione degli illustratori (disegno di Geo Ham ne « L'Illustration »)...

... e nella tradizione popolare (« La Madonnina della Disperata », quadro in un gruppo rionale livornese).

Sciré. Bombardamento della Disperata a Debra Abbai. (*Masoero*).

PRIMO SANGUE

L'epica sopraggiunge inavvertita. Pittore, la figurerei armata ma scalza.

Nel volo di andata di quel 18 novembre avevo soprattutto sonno. Ciano era rientrato in auto da Macallé (dopo una visita a De Bono) alle quattro del mattino. Erano le otto. Credevo ci aspettasse un'azione delle ormai solite. E il percorso si conosceva a memoria. Accoccolato dentro la fusoliera pensavo a certi miei casi, con l' inconcludente insistenza dei dormiveglia.

È vero che la nostra pattuglia, di quattro apparecchi della Disperata (i numeri 1, 3, 4, 7), era stata preceduta da altri sedici apparecchi (4º e 27º gruppo da bombardamento), levàtisi, sempre a pattuglie di quattro distanziate a cronometro, dall'Asmara e da Gura. È vero che Casero mi aveva passato un biglietto : Ieri è stato avvistato un grande concentramento, dicono 20.000.

Ma Casero, anima chiara, era sempre ottimista. Più che a centinaia gli Abissini non si erano ancora mostrati mai. Comunque, in prossimità dell'obiettivo, incominciai come sempre ad armeggiare intorno

alle bombe. Ne avevamo due da quindici chili e centoventisei spezzoni. Macchinalmente toglievo i legacci di fil di ferro dalle manovelle delle spezzoniere, piantavo le rotelle dei caricatori sopra le Lewis. E pensavo alle cose mie, come nel farmi la barba. A un tratto persi l'equilibrio.

Ciano m'aveva dato uno spintone nel saltare via dal seggiolino, per buttarsi ventre a terra alla mitragliatrice. Casero premeva a due mani sui comandi e ci gettava a capofitto in una valle. Finalmente guardai fuori e fu uno spettacolo.

Diecimila abissini e altrettanti capi di bestiame si agitavano dentro la conca. Evidentemente le quindici tonnellate di esplosivi delle altre pattuglie erano in parte andate a segno : sul greto del torrente i morti — uomini e bestie — stampavano i loro gesti immobili in mezzo al tumulto. Ma quanto c'era ancora da fare.

Alle spezzoniere, alle mitragliatrici, alle carabine ! Ogni apertura fu buona per sparare, anche la porta socchiusa. Anche la torretta, la cui mitragliatrice serve contro gli attacchi dei caccia da su, ma quel giorno poteva benissimo utilizzarsi contro i nuclei delle pendici, che ci grandinavano addosso dall'alto in basso mentre andavamo per il fondovalle.

Radendo il greto e i pascoli, ci aggiravamo, e sfiorando in virata le pareti della conca, come pipistrelli. La volontà di Ciano ci teneva immersi bene in fondo a quella cavità fitta di traiettorie, fumida, fragorosa. Bassi. La parola d'ordine della squadri-

glia valeva più che mai. L'ultima pattuglia, la pattuglia dei Disperati intendeva di suggellare degnamente il combattimento di Mai Mescic: il primo in cui il nemico era finalmente apparso in massa, il più vasto di quelli svoltisi fra etiopi e aviatori.

Presto l'orecchio non distinse più i bòtti degli spezzoni nostri da quelli degli altri tre velivoli: e dai tonfi dei cannoncini Oerlikon, dagli spari delle mitragliatrici di terra e delle mitragliatrici di bordo, dagli schianti dei proietti esplosivi che raggiungevano l'apparecchio.

A bordo, ciascuno a un'arma. E ciascuno vedeva via via una porzione sola di paesaggio. Salvo il comandante e il pilota, ciascuno degli altri vive quei momenti isolato, rapito. Nervi eccitati dal fragore fitto ed aritmico; sensi tesi nell'esercizio del bersaglio. L'uomo avversario è solo una sàgoma di tiro a segno, da piegare in due appena appare. La difficoltà e quindi la gioia di riuscirci dominano ogni altra sensazione, escludono qualunque pensiero. Quanto durò?

A un certo punto non vidi più uomini e tiravo a certi cavalli, poi a un gregge. Un cenno di piede mi richiamò. Solo allora mi accorsi che gli altri avevano smesso di sparare e che si era ormai fuori zona. Ciano pacato mi indicò di guardare a sinistra. M'alzo e scorgo un motore tutto fasciato d'olio nero.

Proiettile esplosivo, squarcio al serbatoio. È da un quarto d'ora, apprendo, che siamo in queste condizioni, ma si è continuato a combattere. Ora,

non resta che tentare un atterraggio a Macallé, se si riesce a riprendere un po' di quota e a superare Passo Dogheà, il che è incerto.

E gli altri? Il numero 7, il numero 3, il numero 4? Dalla torretta non si vede più nessuno.

Ecco che Puglia stringe le sopracciglia, e fra tic e smorfie, secondo il suo solito, comincia a scrivere. Seguo la matita sul foglio. Intercetta un messaggio del numero 7 indirizzato all'Asmara: Preparate autoambulanza. Un messaggio del numero 4: Motore avariato dirigiamo su Hausien. Del numero 3 non si sa nulla. Noi abbiamo il nero dell'olio fin sulla coda.

Tutta la pattuglia, dispersa per i cieli, pericola.

*

Dentro il numero 3 si era sparso, durante il combattimento, l'acuto odore della miscela.

Un proiettile di cannoncino aveva sfondato il serbatoio della benzina. Per oltre due ore il maresciallo Cipollini tamponò la falla con una mano. I gas della miscela ubriacavano l'equipaggio. La mano si era fatta livida ed insensibile. Calmo, il sottotenente Mameli raggiunse l'Asmara e prima di atterrare mollò un messaggio ai camerati ansiosi sul campo, pregandoli di spengere le sigarette.

*

Intanto il numero 4 del sottotenente Gioletta da un'ora e mezza procedeva lentamente a due motori (un Oerlikon gli aveva incantato il terzo), di valle in valle. Perdeva quota e non gli era più possibile seguire una rotta precisa. Doveva evitare le alture, girarci attorno, seguire i varchi e le svolte dei burroni. Era su territorio conquistato, ma l'occupazione si era limitata alle strade e ai grossi paesi, non controllava ancora tante delle regioni laterali ed impervie. La terra si avvicinava, montava. Gli alberi si slanciavano verso le ruote. Non rimasero altro che pochi metri di quota e la prospettiva di un ripiano su un declivio di monte, solitario e sassoso. Via i contatti. Via il più possibile di velocità. Calmo, l' R. T. sta trasmettendo: Tentiamo l'atterraggio. Gli occhi del pilota fissano il punto prescelto, la zona meno infame.... Un grande sconquasso, e la Disperata perde il primo velivolo. colpito in battaglia, volato ansimando a morire lontano. Quattro feriti si guardano intorno.

*

Nel numero 7 il motorista Dalmazio Birago aveva esauriti i caricatori della mitragliatrice posteriore. Salì a mitragliare in torretta. Un caricatore, due, tre.... Ha appena iniziato il quarto, che uno spa-

simo gli squarcia la coscia. Proiettile esplosivo. Il sangue si mette a scorrere ed a schizzare. L'ordine è di esaurire le munizioni. E Birago continua a premere il bottone di sparo, continua a mirare, abissino per abissino.

In un viraggio, il sangue si proietta a macchie scure sulle pareti della fusoliera. Se ne avvede il capo equipaggio tenente Lanza, in un primo momento senza capire. Poi, lasciando a pilotare il sottotenente Ostini, accorre verso Birago, gli fa cenno di smettere, di smettere. Birago continua. Lanza si arrampica in torretta, lo obbliga a desistere e insieme col sergente maggiore Leonardi lo aiuta a scendere. Lo adagiano.

Ora è il dovere di stringere stringere con un legaccio la coscia sfracellata. È il volo di ritorno che sembra senza fine. Birago ha chiesto un taccuino e ogni tanto scrive, con una grafia che lo spasimo non agita più di quel che comportino le vibrazioni dei motori e i salti del vento. Scrive i suoi consigli di motorista ; che guardino la benzina ; che guardino l'olio ; scrive Viva il Duce, Viva La Disperata, La Disperata è in gamba.

Penando, il nostro numero 1 arriva su Macallé. Ai piedi del fortino Galliano esiste, non un aeroporto, non un campo di fortuna : un magro campicello, strisciolina di pianura approssimativa, incalzata da alture. Ivi scassavano i rari « Potez » del Negus.

Privo di manutenzione e di sorveglianza il campicello è stato solcato dagli indigeni con fossi di irrigazione per gli orti. Viene inoltre adibito a parco bestiame e a luogo di mercato.

L'apparecchio ci gira sopra basso, indeciso. Non c'è manica a vento. Casero spara giù una fumata per conoscere la direzione della brezza. Ma resta difficile scegliere il percorso buono tra i fossi e le pozze. Qui soccorre l'idea che del luogo si è fatta Ciano ieri, traversando il campo in auto con De Bono.

Egli prende i comandi e s'atterra corto, perfetto. Subito gruppi di Camicie Nere, che si erano addensati ai margini intuendo l'atterraggio di fortuna, accorrono. Ciano. Ciano. Alalà. Una vettura con ufficiali ballonzola alla nostra volta. Più tardi arriva il generale Pirzio Biroli, a cavallo, pittoresco col suo pizzo moschettiero e con la sua scorta di lancieri ascari.

Noi siamo scalcinati, in sudore. Ciano seduto sulla calda terra racconta il Mai Mescic, come una novella semplice e familiare, ai legionari dalle maniche rimboccate. Quante mosche, a Macallé. Qualche dozzina di Camicie Nere s'è dedicata all'inventario dei fori di proiettile nell'apparecchio ; c'è chi all'uopo si sdraia all'ombra sotto la pancia della fusoliera, chi monta a cavalluccio ; a ogni nuova scoperta gridano, contando, con un'allegria da tombola. Trenta buchi, quaranta, l'esattezza è difficile. Tre colpi di Oerlikon si sono scheggiati a raggera ; i piani di coda sono una specie di staccio.

Casero è contento del barografo, il quale documenta la permanenza dell'apparecchio durante l'azione a una media di venti metri. Puglia è rimasto al suo posto a trasmettere e a ricevere. Chiede all'Asmara i pezzi di ricambio per la riparazione. Ogni tanto esce a portarci le notizie di Birago e di tutti gli altri.

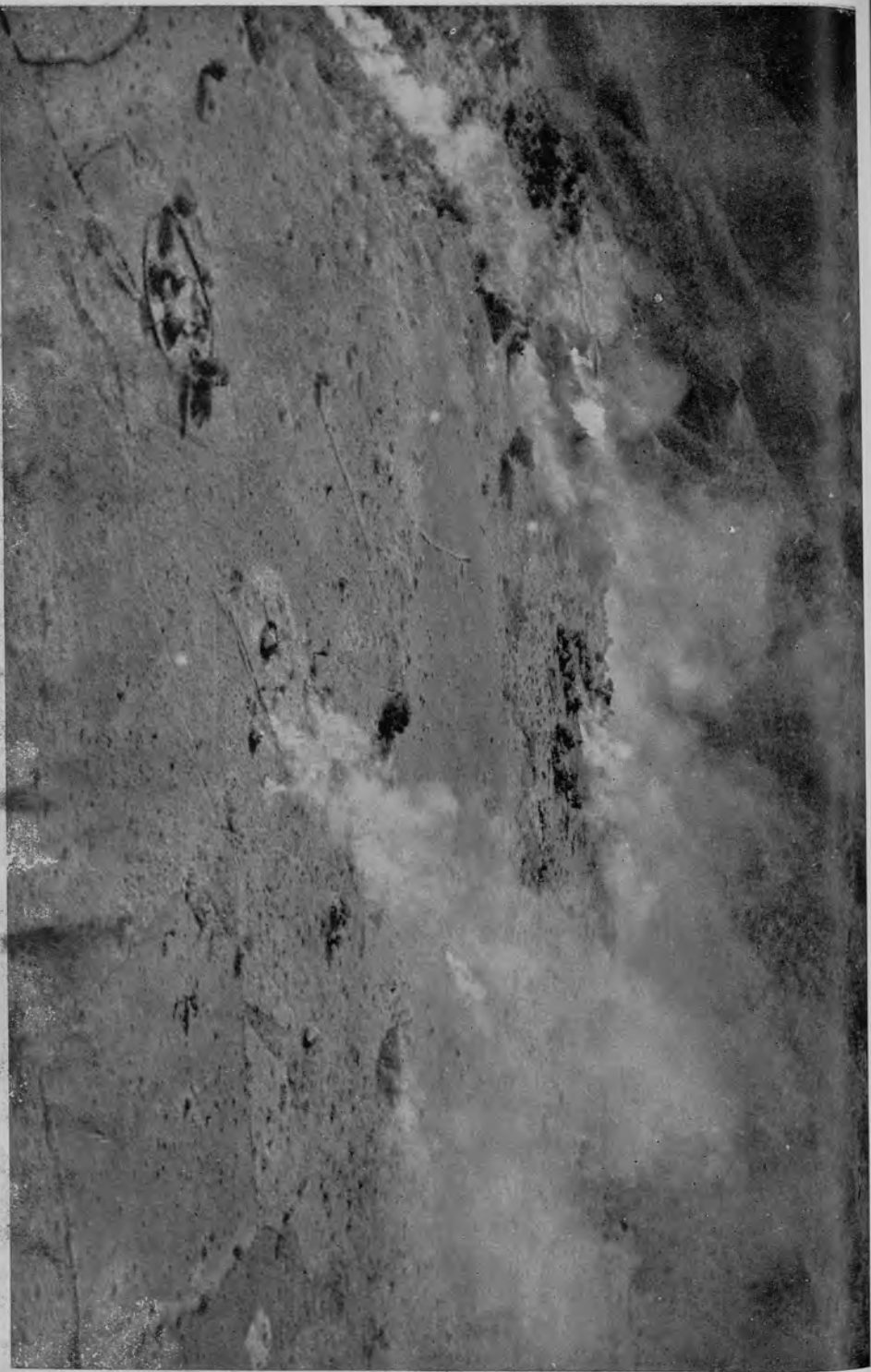
Quando gli mostriamo i buchi e gli squarci, sorride: ma quando gli s' indica un grosso foro in esatta corrispondenza al suo seggiolino, una serietà retrospettiva gli traversa il viso, e macchinalmente si accarezza il sedere.

*

Gioletta e i suoi tre compagni si stanno medicando con la benzina e coi fazzoletti. Certi neri li hanno raggiunti: sono ossequiosi: offrono uova, uno s' impegna a correre giù verso Hausien a portare un biglietto.

Lanza e Ostini accompagnano Birago all'ospedale. La pallottola dum-dum, — marca Eley Brothers Limited, di Londra, calibrata per mitragliatrice inglese modello 1935, — è penetrata nella coscia profondamente, quindi è esplosa a ventaglio. Medicazione lunga, durissima, senza un lamento.

Uno dei due piloti torna subito all'aeroporto e monta su un 101 Eritreo che un'ora e mezza dopo ci volteggia sopra la testa. Gli abbiamo stese sul campo con teli tutte le indicazioni necessarie. È un caro momento, quando durante l'atterraggio ricono-

L'Amba Alagi. Porta dell' Etiopia. *(Masiero).*

Sciré, dicembre : « Una regione ci si trasformava sotto gli occhi, con le sue pezzature di macchia cupa che a una a una si facevano cinerire ».

sciamo infaticabile in carlinga il viso aquilino di Ostini.

Si scaricano i pezzi di ricambio e Casero resta a riparare. Noi si riparte con l' Eritreo. Ciano vuol vedere tutti i suoi uomini.

Un'ora di rotta, poi di ricerca, ed ecco fra i monti quel monte. Ci si abbassa sopra l'apparecchio spezzato. Accanto, i quattro feriti che salutano, i neri che guardano. I camerati hanno disposto a terra i teli di segnalazione in modo da significare: Non abbiamo bisogno di nulla. — Potete proseguire. È quasi il crepuscolo. Proseguiamo guardando il gruppetto, il monte, finché distanza e ombra li inghiottono.

Scendendo all'Asmara troviamo sul campo fra gli altri il generale Aimone Cat, comandante l'Aeronautica A. O., il quale ci abbraccia. Ciano corre al capezzale di Birago. Gli tocca la guancia, quel pallore vibrante. Gli dice bravo. « Purtroppo, Eccellenza, mi hanno beccato che avevo ancora qualche caricatore da sparare. Peccato. Peccato. Ma se n' è messe a segno, di bombe ».

Iniziata la notte si sente sull'aeroporto un rombo; fra le stelle si scorgono quattro puntini rossi. È Casero, riuscito a riparare rapidamente. Non ci sono fotoelettriche pronte e lo aiutiamo nell'atterraggio coi fari di alcune auto.

Da Hausien, un capomanipolo con alcune Camicie Nere, salito per i sentieri e i dirupi in un autocarro fin dov' è materialmente possibile, ha raggiunto marciando Gioletta e gli altri. Una nuova

medicazione delle ferite con garze, fasce e disinfettanti provoca dai casolari della zona affluenza di gente che aspira a essere guarita. Occorre allora medicare vecchie piaghe e inventare cure di vario genere. Alla fine si può mettersi in cammino nel buio, non senza avere estratte dall'apparecchio le armi e la radio per trasportarle all'autocarro. Due ore di marcia, interrotte in un bosco dall'apparizione di quattro armati a cavallo. Ma le intenzioni sono pacifiche. Anche troppo. È il *cagnasmacc* della zona, o qualcosa di simile, il quale intende assolutamente di far salire a cavallo gli aviatori feriti per condurli a un villaggio vicino dove fa sgozzare in loro onore alcuni agnelli. A notte alta è concesso arrivare all'autocarro, sdraiarcisi. Nel buio il sentiero riesce impraticabile. Raggiungeranno Hausien domani verso mezzogiorno.

Vicini e lontani, tutti gli uomini della squadriglia dormono finalmente, meno Birago.

*

« Il mio tenente mi ha promesso di portarmi come motorista mitragliere in una delle prossime azioni che saranno fatte a sud di Macallé. Io intanto continuo a curare i miei motori e delle volte parlo loro, come se dovessero capirmi ».

Questo scriveva Birago a un amico, — a Desen-

zano, Reparto Alta Velocità, — otto giorni or sono. Ma il colloquio fra Birago e i motori è durato tutta la vita.

Ora che sta per terminare, egli ripensa alle prime parole che si sono detti, quando abbandonò la scuola per un'officina di meccanico ; e, come agli episodi del più grande amore, alle veglie sul Garda e sul mare di Calshot, per mettere a punto le macchine della Coppa Schneider. Ripensa ai banchi di prova dell'AS.6, — motore principe, cima delle sue memorie. — Allora, in quei silenzî dell' idroscalo che pareti. acqua e notte fasciavano, gli accadeva di mormorare, vicino ai cilindri come a un orecchio, le cantilene della pazienza, le interiezioni dell' impazienza. A un tratto rispondeva quell'urlo di duemilaseicento cavalli-motore. Silenzî. Urli. Notti spossanti e felici : il loro ricordo solleva quest'ultima notte, così diversa.

Per chi non capisce i motori (e può anche intendersene : non tutti i veterinari capiscono i cani), le qualifiche di meccanico, di motorista rimangono aride, radicate nel peso inanimato di tanti pezzi di ferro dai nomi grezzi e stridenti. Ma il ferro è soltanto la carne del motore, e chi capisce il motore come creatura sa che spesso i motoristi sono uomini fra i più umani : dotatissimi di quelle semplici magie che rendono atti all' intimità con le creature. Non per niente, all'Asmara, Birago s' è affezionato perfino un piccolo sciacallo, e la bestia sfuggente ed inca-

rezzabile con lui dà segni di domesticità. I motoristi che parlano coi motori sono della stessa razza dei cavalieri che parlano coi cavalli.

Il motorista è stato sempre il mestiere di Birago; così come il calcio il suo giuoco. Stadio o aeroporto, egli ha sempre avuto dell'erba per orizzonte. E squadra o squadriglia, partita o battaglia, sportiva resta la sua adorazione per un colore, per un distintivo.

Una volta aspirò a pilota, ma alla visita gli misurarono una ridotta capacità visiva dell'occhio sinistro: colpa di una botta violenta ricevuta dal pallone di cuoio. Così non ha mai cambiato. Motorista. Ha ventott'anni, ma è uno che conosce un mestiere in ogni segreto, e chi sa tutti i segreti di un mestiere sa molti segreti dell'esistenza. Sa «come si fa». La mano di Birago presenta unghie consumate, dita intelligenti, e nel palmo una breve linea di vita, netta, senza deviazioni.

Egli appartiene per intero a una gente: la gente giovane vestita di tute e spettinata dalle eliche. Ma ieri, chi lo ha chiamato in mezzo agli altri? La sorte estrasse il suo nome. Uscì dai ranghi e ciascuno guardò appunto lui, lui Birago, lui solo, quel suo viso tagliato da tre parallele brune sopra la fronte, gli occhi, la bocca. Per dodici ore, quanto gli accadde interessò tutti intorno; e anche il suo corpo non fu più cosa sua. Guarirà, il suo corpo? Tornerà, cicatrizzato a forza di volontà, a lui, alla sua calda oscura vita? Al suo mestiere? Al suo

amore? Fatte delle stesse donne e macchine, e avventure di guerra e di giuoco, le memorie e le speranze si fondono, nella veglia in cui al nostro compagno è concesso per l'ultima volta di vivere ancora un poco fra sé e sé, di vivere fra quel che è suo soltanto.

Ma assai prima del gallo le ferite presentono l'alba. Nel buio del sangue la febbre s'alza con le sue raffiche calde. E al morso della cancrena le estreme visioni spariscono.

Allora, — domani, stamani, — bisogna ricominciare: essere al pari di ieri l'uomo chiamato, il viso che gli altri fissano, il corpo che operano. Allora, le forze adunate per guarire più che si può, bisogna dedicarle a morire come si deve. «Buongiorno, dottore. Buongiorno, signor colonnello».

Rompono l'ingessatura. Aggrottano le sopracciglia, naturalmente: Birago cerca di sorridere. Preparano d'urgenza «la medicazione»: una medicazione prima della quale «è meglio» confessarsi.

«Sissignore». I pochi rimorsi sono talmente lontani! Ma, al rodere della cancrena, Birago andrà a ricercarli uno per uno, come si deve. E poi si tratta non più di parlare ma di tacere, di stringere la vite della mandibola. Non un gemito esce dai denti durante l'amputazione. Solo, un affanno crescente, autonomo, corre il tronco.

«Birago, mio Birago....». «Signor generale ho fatto unicamente il mio dovere. La cosa che più mi dispiace è di aver dovuto sospendere il fuoco

mentre aveva ancora dei caricatori da sparare ». Risponde fermo, forte, ancora. Appena le sue ripetizioni, l' insistenza dei suoi ritornelli eroici tradiscono la sua stanchezza.

Uno svenimento lo porta via. Torna e si scusa : « Mi perdoni, dottore, se sono svenuto. Mi pare di essermi comportato da femmina ».

« Forza, Birago : passerà ». « Non so, dottore ». Ancora una volta cerca di sorridere. « Ma sono pronto ».

All'estremo, i sussulti che lo scuotono finiscono ciascuno in un nome, Re, Duce, Disperata, gridi sotto voce, punte d'affanno. All' immobilità, quel sorriso cercato dentro più volte durante l'agonia e non potuto portare alla luce, affiora da sé e rimane.

*

Birago fu il primo caduto dell'aviazione in A. O. e la prima medaglia d'oro della campagna. Il comandante Ciano, con altri piloti della Disperata, ricevette dopo il Mai Mescic un primo riconoscimento del valore, sul campo. Dall' Italia, il comandante dello stormo d'assalto espresse il desiderio che i Disperati si fregiassero del distintivo di assaltatori.

Frattanto giungevano le notizie sui risultati dell'azione. A quel tempo il servizio d' informazioni contava sui pastori, sui cammellieri, sui commercianti che affluivano a Macallé, mercato e centro di traffici, da oltre le linee. Le linee erano

ancora approssimative, senza un contatto ininterrotto, e il piccolo commercio locale continuava a transitare. Tutti i dati forniti da costoro sul combattimento di Mai Mescic riuscirono concordi. Restava difficile, tuttavia, ricostruire esattamente la cifra dei caduti, perché quel concentramento di diecimila uomini sparsi in una vallata proveniva da più regioni e il seppellimento dei morti venne eseguito separatamente per cura dei capi rispettivi, presso diverse chiese della zona a seconda della varia vicinanza ai luoghi del combattimento. Comunque, fu in assoluto il fatto d'armi in cui gli Abissini subirono le maggiori perdite dall' inizio delle ostilità. Ma i risultati morali si rivelarono ancora più importanti. Nella serata stessa dell'azione si svolse un *abiet* dei superstiti. L'*abiet*, come è noto, consiste in una specie di ammutinamento pacifico, che può effettuarsi in due modi, dopo che una parola d'ordine rispondente allo stato degli animi sia corsa fra le truppe. O queste si rifiutano silenziosamente e passivamente di obbedire a un comando, ovvero la loro dimostrazione assume la forma di una protesta in massa, esplicita, in cui qualcuno parla per tutti. Si verificò questo secondo caso. Bisogna pensare che da ormai più che un mese le forze nemiche nella zona venivano ingrossando lentamente, assillate dagli aerei. L'aspirazione di quei mobilitati era già di tentare l'attacco o di rientrare. La lunga sosta sotto i bombardamenti li esasperava. Occorreva invece pazientare, finché la lenta mobilitazione e il lento

afflusso non fossero più avanzati. Nei giorni 17 e 18, per la prima volta si arrischiò un concentramento di vaste proporzioni : e a protezione dell'adunata si raccolse il massimo dei mezzi contraerei disponibili. In caso d' incursione aerea, era stato ripetutamente assicurato agli armati del Mai Mescic che quella protezione di fuoco avrebbe costretto i velivoli a tenere una quota tale da rendere assai impreciso il lancio delle bombe. Se poi si fosse osato scendere a spezzonare e mitragliare nel fondo valle, allora i cannoncini e le mitragliatrici avrebbero battuto i velivoli dall'alto dei crinali e dei declivî, schiacciandoli a terra. Invece gli aeroplani vennero, scesero, fecero strage, si allontanarono apparentemente illesi. Tutto questo sconcertò acerbamente la massa avversaria, convinta dell' impossibilità di lottare contro il mezzo aereo e trattenuta per ordine dei superiori dalle sue precipitate velleità di attacco.

Abiet, abiet, a sera. Il grido echeggiò di pendice in pendice, fra i crateri delle bombe e le fosse fresche, fra i cespugli bruciacchiati e i brandelli di tende. Gli ammutinati posero il loro dilemma, o marciare contro gli Italiani o tornare ai paesi. In nessun caso sarebbero rimasti ad aspettare a piè fermo nuove visite di aeroplani.

E il giorno seguente, mentre Birago si spengeva, la ricognizione trovò deserta la valle, deserto e tranquillo il panorama fino all'Amba Alagi. Quando si rifletta che dopo aver spinto audacemente in avanti

le nostre linee col grande saliente di Macallé noi attraversavamo una fase di assestamento e quindi di difesa e che il nostro interesse era per il momento di ritardare il contatto con un nemico in forze ed una sua eventuale offensiva, si comprenderà il contributo apportato dall'azione aerea del 18 novembre.

Azione di sessanta contro diecimila, esempio forse irrepetibile di pura battaglia aeroterrestre, il Mai Mescic si concluse come ogni vero combattimento vittorioso, cioè con la disfatta e la rotta dell'avversario.

GUARDIA ALLO SCIRÈ

Come un'emorragia, la mobilitazione etiopica spingeva i suoi rivoli sempre più densi, da sempre più lontano, lungo le arterie carovaniere, lungo il sentiero detto Via Imperiale che scendeva dallo Scioa e costeggiava l' Ascianghi, lungo le provenienze da Gondar e dal Goggiam verso i guadi del Taccazè. Marciatori cavalieri salmerie — approfittando in genere delle ore intorno all'alba e al tramonto, o imboscandosi al primo suono di un motore — affrettavano il passo, verso nord. Tutto quel che nei panorami si muoveva, si muoveva in una stessa direzione: a flutti ci veniva incontro da tutto l'acròcoro.

Il mestiere della squadriglia (fine novembre, dicembre) era di correre da un punto cardinale all'altro a tamponare l'emorragia qua e là. Non si chiamavano più « bombardamenti » ma quasi sempre « ricognizioni offensive »: si partiva non con un obiettivo da colpire ma con una zona da battere, perlustrando e frugando, tirando al momento buono, liberi e attenti come cacciatori in riserva.

Aumentavano questo senso di caccia grossa

l'abilità del nemico nell'occultarsi, la sua aderenza mimetica alla selva e al burrone, la sua amicizia per le caverne; e la nostra esperienza di passi obbligati, di guadi e di covi, il fiuto con cui si spiava un fumo sparso nel bosco, un movimento nel verde, lo scrupolo con cui si saggiava con un primo tiro la macchia sospetta, la mattutinità con cui si tentava di sorprendere nella prima alba le ultime péste di bivacco.

Qualche volta (azioni del 22 novembre su Scelicot e Antalò e del 10 dicembre sulla valle Atzalà, al comando di Ciano) s'agguantava la selvaggina alle solite nostre poste prima dell'Amba-Alagi; più spesso ci si spingeva oltre, a cercarla dentro il suo regno sulle sue piste remote.

*

Ad esempio, per due giorni consecutivi (4 e 5 dicembre), ci fu battuta in massa nella zona di Debarech. Si scavalcava il guado di Mai Timchet, il più importante del Taccazè, quello della carovaniera da Gondar per Axum, e si rimontava la carovaniera saltando enormi scalini boscosi.

Avrebbe dovuto trattarsi di un boccone ghiotto, la prima colonna di Ras Immrù proveniente dal Goggiam. Ma per allora non se ne trovarono che le briciole: bianche briciole di sciamma isolati. Così i ricordi di quelle due mattine restano di luci e di

tinte. Era un dicembre d' incanto lassù e l'aria aveva una trasparenza atesina.

Ai piedi del Semien, più azzurro e assurdo che mai, si distendeva sotto noi un tavoliere verdissimo, armenti chiari e pezzati svariavano presso i tucul di Debarech, di Dabat, di Dacua, cascate luccicavano. E il candore di altre squadriglie saettava al disopra di noi nel blu ; e i lampi da eliografo degli spezzoni, le belle fumate turchine e arancioni delle pistole Very, tutto questo pareva svolgersi ed accadere più per spettacolo che per altro, secondo un ritmo pirotecnico.

Tuttavia neanche allora gli apparecchi rientrarono immuni. Rammento all'aeroporto dopo la prima delle due incursioni il capitano Gostoli estrarre da sotto il suo seggiolino di pilota un termos per offrirci il caffè. Ma il termos era vuoto, con un buco in fondo, e dentro schegge di piombo e di vetro.

Altra volta (20 dicembre) l' incursione oltrepassò invece l'Amba Alagi, Porta dell' Etiopia. A chi viene dal Tigrai l'Amba gigante appare davvero come una fortezza a protezione dell'acròcoro, a sbarramento dei grandi itinerarî etiopici. Fortezza che le rocce blindano a strisce parallele, i torrenti incidono di camminamenti, le terrazze scalettano di piazzuole e di postazioni. I velivoli le volteggiavano intorno piccoli come gabbiani intorno a una corazzata.

Poi vedemmo la Porta dell' Etiopia ruotare accanto a noi e ci si aprì alla vista l' interno della cassaforte. Prima gemma, l'Ascianghi.

Col suo azzurro da laghetto appenninico, — Scaffaiolo, Piediluco, — l'Ascianghi s' incastona a mezz'aria fra le ambe dell'acròcoro e i crateri del bassopiano dàncalo : se ne sta sospeso in un alone d'erba e di luce. Un migliaio di armati, in una colonna segmentata a nuclei, brulicavano a piedi o a cavallo per la via che costeggia l'acqua, fra pascoli, mandrie e acquitrini. Cominciò una giostra radente e fragorosa torno torno al lago. Un centinaio di fuggiaschi s' impantanò : sparavano di fra le canne, ruzzolavano dentro l'acqua, si dimenavano alla tagliuola delle sabbie mobili.

Anche gli animali erano interessanti. Privi di pastori, lasciati a loro stessi, gli armenti usano in questi casi non già sparpagliarsi, ma serrarsi viepiù : e così in ordine chiuso evoluivano qua e là per il pianoro con rapidità e intelligenza, sfuggendo la verticale degli apparecchi. Branchi di volatili si erano addensati sopra il centro indisturbato del lago e là attendevano, planando in formazione, che terminasse la battaglia fra gli uomini.

*

Ma nella seconda metà di dicembre viaggiare lontano diventò raro. I nemici avevano ormai « serrato sotto ». Gli ufficiali di Mulughetà potevano osservare col binocolo, dall'Amba Aradam, i nostri movimenti in Macallé. Cassa e Seium si preparavano,

incuneati nel Tembien. E le avanguardie di Immrù si aggiravano in pieno Sciré.

La nostra bandita diventò appunto lo Sciré. Il generale Maravigna aveva ritirato i nuclei volanti che in un primo tempo si erano irradiati nella regione. Va collocato in questo quadro l'episodio di Dembeguinà. Le nostre difese erano ormai intorno ad Axum.

Con Casero, il 18, in un apparecchio isolato, si passarono per aria 475 minuti. Prima, Asmara-Axum. Si atterrò alle sei in quell'aeroporto minuscolo, improvvisato un mese avanti: adesso era diventato di prima linea, cinto di reticolati e protetto da mitragliatrici. Vi aveva sede una squadriglia da ricognizione. Si attesero ordini e si presero notizie. Intanto ci fu raccontato Dembeguinà da alcuni superstiti dei carri armati e del Gruppo Bande Irregolari del maggiore Criniti e si ricostruì sulla carta lo svolgimento.

Com'è noto, invece che dal traghetto di Mai Timchet che il Gruppo Bande fronteggiava, Immrù era riuscito a far passare i suoi uomini da guadi a est, in ciò aiutato, oltre che dalla magra del fiume, da certi monaci di Debra Abbai anteriormente sottoméssisi agli Italiani (come vedremo, doveva toccarci poco dopo la soddisfazione di punirli.) Quindi, con intelligenza, aveva puntato sul passo di Af Gagà, in modo da chiudere la strada al Gruppo. Al passo aveva sorpreso e sopraffatto alcune autocarrette di rifornimento e alcuni dei carri inviati a rinforzo. In-

tanto, mentre Criniti intuendo la manovra (di cui aveva tempestivamente segnalata l' imminenza) ripiegava verso Af Gagà per impedire l'accerchiamento, la morsa gli si stringeva già intorno, nella valle di Dembeguinà. Coi nostri uomini erano alcuni carri armati, ma il loro aiuto fu breve, sia perché un troppo lungo e aspro percorso di trasferimento li aveva provati, sia perché durante la vigilia del combattimento i nemici avevano provveduto a sbarrare i sentieri con muri a secco. Così l'accanimento con cui vociando gli Etiopi si buttarono, cento contro uno, era moltiplicato dalla certezza del massacro. Giunsero, sotto il tiro falciante, ad accostare carponi i carri e a ficcare sassi nei cingoli, a inerpicarsi sul tetto dei carri immobilizzati e a tentar di storcere con le pietre le canne delle mitragliatrici. Ma contro un nemico invasato, enormemente preponderante per numero e per posizione, i nostri irregolari seppero, sotto la guida dei pochi ufficiali superstiti, tutti feriti, in ore e ore di combattimento spezzare all'arma bianca il cerchio, forzare il passo, salvare una parte delle forze infliggendo perdite gravi. Fu, nella campagna, l'unico episodio non fortunato, ma appartiene purissimo alla storia del nostro eroismo coloniale.

Parlai fra gli altri quella mattina con un soldato carrista appartenente al nucleo sorpreso al passo di Af Gagà. Immobilizzato il carro, morti i compagni, era stato catturato e più tardi condotto per un tentativo d' interrogatorio davanti a un capo.

Quand'ecco le notizie del combattimento raggiunsero il luogo, e, decisosi senz'altro a partire, il capo accennò che finissero il prigioniero. Lo denudarono, spartendosi in fretta le vesti; poi uno con un fendente intese spaccargli il cranio. Spostando la testa all'ultimo istante egli se la cavò con un taglio alla fronte. Gli spararono un colpo. Illeso, ebbe la presenza di spirito di crollare nell'erba. Fosse la persuasione di averlo ammazzato, la fretta o il criterio di risparmiar munizioni, lì lo lasciarono. Era tornato ad Axum a piedi, solo e nudo.

Noi si ripartì alle otto. Avevano ordinato si caricasse a bordo un altro osservatore, che ieri aveva avvistato una colonna ed era il più indicato per ritrovarla. Casero lo guardava senza molta fiducia, tanto più che prima di montare s'era messo il paracadute, nonché una rivoltella e un pugnale alla cintola. Ci portò sulla solita zona del Mai Timchet, dalle volute lustre nella bordatura cupa della foresta: accanto al traghetto, servito da un pontone, erano visibili altri passaggi improvvisati di recente con massi e travi. Ci portò oltre, sulle solite carovaniere.

Steso bocconi, egli tirava ogni momento Casero, irritatissimo, per una gamba, accennandogli di deviare. Caro Casero! Aviatore nato fin dal colore degli occhi, la luce della buona fede e della cortesia gli batte in fronte così chiara da obbligarlo a stringere nel sorriso le ciglia. Ma, stizzito, non è uomo comodo. Così fra lui e l'osservatore infagottato nel paraca-

dute scoppiavano al rombo dei tre motori litigi muti e gesticolanti. Per dare efficacia alle proteste Casero picchiava i pugni sui comandi come su un tavolino, tutto caracollava o precipitava, Puglia desolato guardava il duetto reggendosi al seggiolino, io cercavo di metter pace battendo sulle spalle e abbozzando gesti privi di senso. Meno male si era alti, dato il vento.

D'improvviso si avvistò la più bella colonna che mi sia mai stato concesso ammirare. Anche Puglia, lasciata la cuffia, s' inginocchiò accanto a noi. Uniformi kaki ; file dense, discretamente ordinate ; reparti di fiancheggiamento ; passo lungo. Quanti ? Difficile dire, perché la pista s' imbucava a tratti sotto la volta dei sicomori ; ma molti, moltissimi. Entrava nei tratti coperti e ne usciva, la colonna, come un lungo treno nelle gallerie. S' indovinava, direi, la baldanza : era il tempo che Immrù, attualmente confinato in un' isola del Mediterraneo, prometteva di ributtare gli Italiani nel Mar Rosso. Della nostra zanzara non si curarono : vedendo un solo aeroplano gli Abissini erano ancora abituati a credere si trattasse d' innocua ricognizione.

E ricognizione eravamo, ma provvista di bombe e spezzoni : l'osservatore ospite intendeva bombardare senz'altro. Invece Casero, saggiamente, calcolando che con un solo apparecchio il danno non sarebbe stato proporzionato all'occasione, ritenne meglio convocare a mezzo radio altri velivoli per il pomeriggio : noi avremmo fatto da guida. Quanto al no-

stro carico modesto, conveniva frattanto dedicarlo a qualche obiettivo minore, in prossimità della zona dove s'era svolto il combattimento. Così, non senza altri muti e violenti dissapori, abbandonammo con l'acquolina in bocca la stupenda colonna e si ripassò il Taccazè.

Piste sottili, da fila indiana, fratturate da dislivelli sassosi, e boscaglia, terrazze dall'erba magra, piccole fungaie di tucul : lo Sciré. All'apparenza, deserto. S' indovinava il timore generale, le famiglie strette nelle capanne. Presso Dembeguinà ci abbassammo sul luogo della recente mischia. La morte aveva fissati i caduti in istantanee concitate. Le fiamme avevano come calcinato il metallo dei carri, e l'erba appariva ustionata per largo raggio. Fra i quadrupedi stecchiti mi colpì un cavallino bianco, che il superstite Gianfranco Campello doveva poi dirmi essere stato quello di Crippa.

Nella fissità del paesaggio vuoto qualunque movimento chiamava l'attenzione : il salto di tre armati da macchia a macchia, la nuvoletta di uno sparo al nostro indirizzo. Allora si tornava indietro, un tubo di spezzoni saggiava la macchia, provocando talvolta fughe rivelatrici. E si lavorava sull'uomo, coscienziosamente.

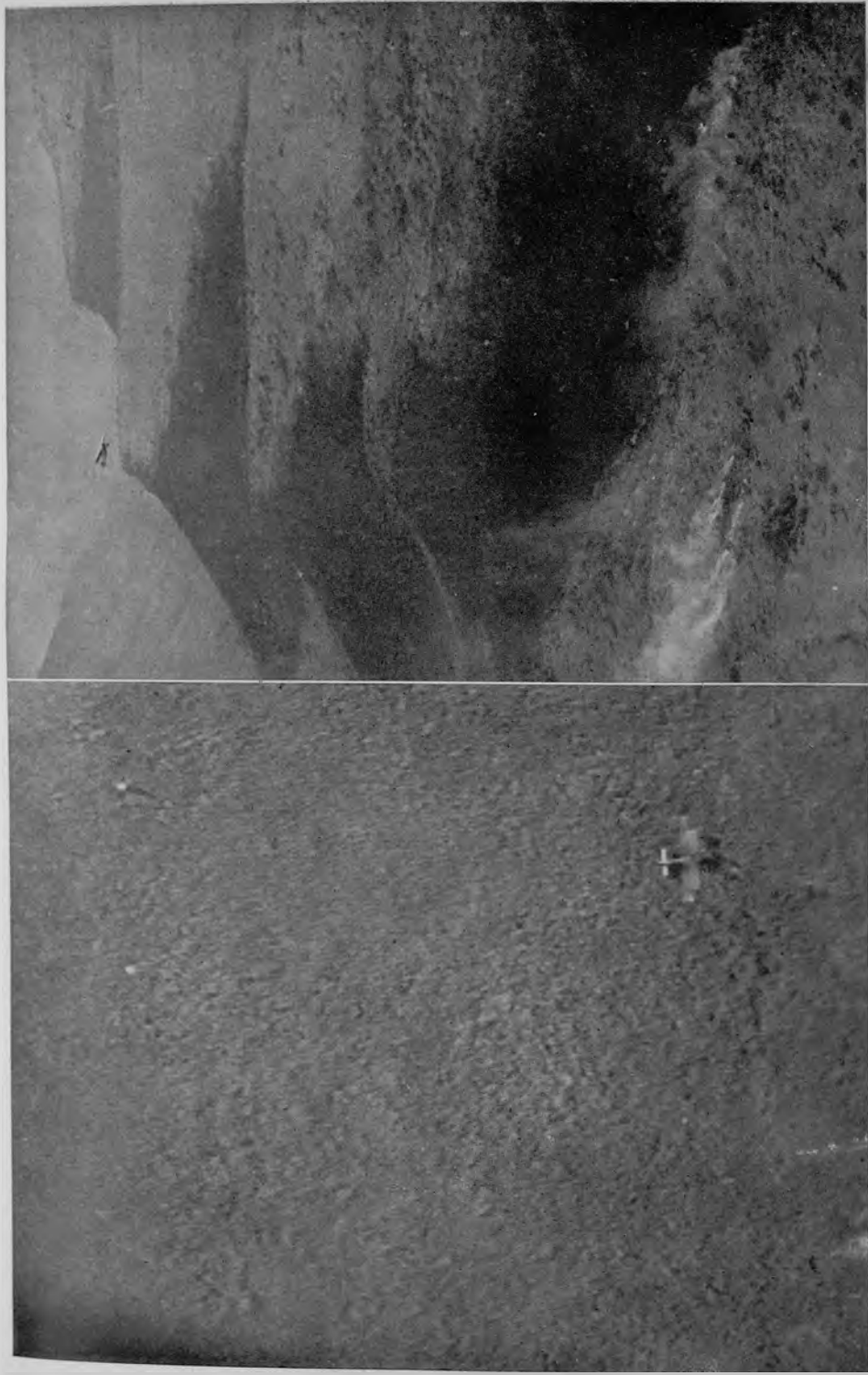
A mezzogiorno riatterrammo ad Axum. Subito gli avieri ricaricavano le gelatiere, riempivano i serbatoi. Steso fra le mosche all'ombra dell'ala, scoprii un foro, due fori, lassù. Si corse a far colazione (la mensa era nel ghebì.) In piazza preparavano l'ese-

cuzione di un traditore, si trattava di dare un esempio e il boia era imponente, con un cappuccione rosso. Ma i neri n'erano i meno impressionati e fanciullescamente ci si facevano fotografare accanto sotto il nodo scorsoio. I lebbrosi guardavano dai gradini sbocconcellati.

Alle tredici si era di nuovo in cielo a passeggiare in su e in giù, aspettando all'appuntamento le squadriglie convocate. Ecco le pattuglie : una della Disperata, una della Testa di Leone. Ripresa la pista del mattino fino all'altezza che poteva ritenersi raggiunta dalla colonna, incontrammo infatti un notevole movimento, ma in quel punto il bosco era tanto fitto e frondoso che bisognò più indovinare che osservare ; né s'ebbe la soddisfazione di mostrare ai camerati la «nostra» colonna in tutta la sua bellezza. Tant' è vero che rimasero poco persuasi. Ma le notizie degl' informatori dovevano poi consolarci. Una mezza strage.

Un altro atterraggio ad Axum, un altro volo fino all'Asmara....

*

L'anno s'avviava al tramonto in una luce tesa, ansiosa. Per lo Sciré gli aviatori facevano una vita di spola, di appuntamenti radio, di segnali colorati nelle alte quote, di scali nei campi di fortuna ; una vita di battuta paziente, villaggio per villaggio, bruciando i boschi intermedî con metodo, a forza di spezzoni incendiari e di studio del vento.

Natale 1936. *A destra*: in basso, la zona del bombardamento; in alto, il pianoro su cui atterrarono i due CR. 20 (è visibile il CA. 101 della Disperata). *A sinistra*: uno dei due apparecchi atterrati; i due puntini bianchi sono Vaschi e Lavena che si allontanano, inseguiti dalla fucileria abissina.

L'apparecchio n. 7 : un proiettile ha messo i punti sugl' i, nella parola Disperata (in primo piano Alberto Ostini).

Mentre le nuove Divisioni si preparavano a sopraggiungere e le forze presenti presidiavano i punti più essenziali, gli aviatori erano consci che un tratto del fronte, un fianco della Colonia : lo Sciré, si affidava soprattutto alla loro guardia.

Non è riposante rispondere di una posizione, abbandonandola a buio. Alla prima luce la ricognizione accorreva sui luoghi a prendere visione delle novità. Una regione ci si trasformava sotto gli occhi, con le sue pezzature di macchia cupa che a una a una si facevano cinerine. Agli aeroporti gli apparecchi erano sempre carichi e sempre in linea gli equipaggi. Le attese favorivano il nervosismo.

Era curioso pensare d'essere a Natale, in quella primavera inflessibile. (Solo la notte qualcosa di natalizio non mancava nemmeno là : le stelle, con la loro grossezza da presepio, le capanne nell'ombra, e le carovane che partivano avanti l'alba coi cammelli carichi).

*

La mattina di Natale all'aeroporto di Gura una intera squadriglia, con le bombe a bordo come sempre in quel periodo, saltò.

Appena finita la colazione ci chiamarono in linea : un combattimento sarebbe stato in corso a sud di Af Gagà. Ma convenuti sulla zona da varî aeroporti e con varie pattuglie (fra le altre, quattro apparecchi della Disperata), si riscontrò che il combattimento era terminato da ore. La colonna dei

nostri stava rientrando, dopo l' incursione, e fra essa e i nuclei nemici la distanza era ormai abbondante. La ricerca dei nemici non parve gran che fruttuosa in un primo momento. Si bombardarono i tucul di Coietsà, si inseguì qualche isolato con le mitragliatrici. In questa ricerca frazionata le pattuglie si sparpagliarono e ritenendo poi esaurito il compito presero la via del ritorno ricomponendosi in cammino. Col nostro numero 1, pilotato da Casero e da Vito Mussolini, si stava ancora frugando. Ecco ricevemmo un radio.

Era accaduto che l'equipaggio Lanza-Ostini aveva trovato da far bene su un certo pianoro orlato di macchia. Il loro apparrecchio e due piccoli monoposti C R. 20 venuti da Axum si erano impegnati a mitragliare nuclei notevoli, sparsi a sparare dal margine della boscaglia.

L' impiego dei caccia in azioni del genere dimostra l' impegno con cui l'Aviazione s'era assunta la guardia allo Scirè, con ogni mezzo. Alle mani di due piloti temerarî quali Lanza e Ostini, il trimotore gareggiò con i caccia nell'avventarsi, mitragliare, impennarsi e avventarsi di nuovo.

Uno dei caccia, pilotato dal maresciallo Lavena, fu colpito alla tubazione della benzina. Era a pochi metri dal suolo. Niente da fare. Cercando che ciò avvenisse il più lontano possibile dalla macchia infestata, Lavena atterrò.

Lo videro saltare dalla carlinga, affaccendarsi al motore, far cenno che non era possibile ripartire.

Senza esitare il maresciallo Vaschi, pilota dell'altro caccia, si propose di atterrare accanto al compagno e di prelevarlo. Per valutare il gesto, a parte le incognite di un atterraggio improvviso su terreno ignoto, occorre pensare che Vaschi sapeva bene, per averle viste nel volo d'andata, come le nostre linee distassero una ventina di chilometri. E i nemici sparavano da qualche centinaio di metri: nemici che si trovavano evidentemente nella peggior disposizione di animo verso aviatori.

Sfortuna volle che nel rullaggio l'apparecchio trovasse una buca. Restò a coda ritta. Dall'apparecchio della Disperata i due piloti furono visti adoprarsi invano per rimettere in efficienza il secondo caccia. Poi presero qualcosa a bordo, dèttero fuoco agli apparecchi e si allontanarono correndo attraverso il pianoro.

L'equipaggio del trimotore si prodigava frattanto a proteggerli nella fuga. Puntate su puntate, terrorizzando i neri con le mitragliatrici e più ancora col precipitare dell'apparecchio fin sulle teste. Colpi su colpi, a bordo. Parlerò a questo punto del capitano Masoero dei Bersaglieri, il quale era capo della Sezione Cinematografica dell'Aeronautica A. O. Mutilato di guerra, gli manca la mano e parte del braccio destro. Soleva premersi con il moncone la macchinetta di presa contro lo stomaco e azionare con la sinistra. Apriva l'usciolo della fusoliera, e ritto nel vano senza alcun sostegno si teneva a bordo facendo forza con la spalla e il fianco. Ci accompagnava

spessissimo. Ha documentato così quasi tutti i nostri bombardamenti e forniva ai comandi un materiale prezioso. Quel giorno era con Lanza-Ostini. Imperterrito nel taboga delle picchiate e cabrate, incollato con la spalla all'uscio e per il resto ritto nel vuoto, riprese tutto, gli apparecchi atterrati, i piloti in corsa, la mischia aeroterrestre. Una pallottola lo ferì di striscio a una tempia, ma continuò nel suo dovere di cinematografare, eguale ai doveri degli altri di pilotare o sparare.

Quando arrivammo sul luogo Vaschi e Lavena avevano già raggiunta l'altra estremità del pianoro e dovevano essersi inselvati giù per i botri in direzione delle linee. Di uno degli apparecchi non restava quasi nulla, l'altro fumigava appena. Il numero 7 della Disperata si era allontanato sulla boscaglia a perseguitare i nemici, ma senza ormai più vederli.

Era sera. Noi s'andò a cercare il più vicino comando e sulle sue cifre di tela, bianche in una valletta, si gettò un messaggio raccontando l'accaduto e dando indicazioni per il soccorso ai due compagni.

Ora non si poteva che ritornare. Dopo pochi minuti Puglia captò un marconigramma in cui si accusava ricevuta del nostro messaggio e si assicurava un invio di spahis. Ma l'ansia restò. Intanto ci còlse il tramonto, le lingue di gas dei motori principiarono a balenare nell'ombra, lampadine si accesero candide sul quadrante. I tramonti sono il mi-

gliore degli spettacoli in Eritrea e per l'appunto quello era splendido. Inoltre era il primo che si contemplava dall'aereo, con un giro di visuale immenso. Pareva che oltre al sole sparito a ovest un altro se lo fosse inghiottito l'est, di rimpetto, e in un incendio ancora più delicato e grandioso. L'altopiano, sotto, s'imbeveva d'un viola compatto, mentre ai suoi bordi le ambe s'alleggerivano in toni d'azzurro minerali, cristallini: prossime a trasparire, prossime a staccarsi dall'orizzonte come icebergs e a derivare nei golfi celesti, di una purezza polare. Anche a non guardarlo che da un lato, e a non averne voglia, lo splendore circondava talmente intenso che lo si avvertiva tutt'intorno, nevralgico. La notte ci si avvicinava dolendo. Si accesero i fari di bordo, allora fuori fu buio totalmente e vidi le costellazioni. Sul campo la fotoelettrica stendeva un sottile tappeto, lunare. L'atterraggio ne sembrò ammorbidito. Scendemmo nel lume, ombre nere si avvicinavano, le voc sonarono diverse dal consueto. Torneranno?

Torneranno? Gli R. T. trasmettevano, si interrogavano. Ci fu un errore, un « non » saltato: così si diramò la notizia che Vaschi e Lavena « sono rientrati nelle linee ». Era così miracoloso da non sembrar vero. Comunque all'indomani non si fecero più ricerche, e non sono rientrati mai.

*

All' indomani altri tre equipaggi della squadriglia combatterono ancora a sud di Af Gagà. Un giorno di sosta, e di nuovo Sciré. Questa volta l'obiettivo era Debra Abbai, quel tale convento di monaci traditori.

Cinque apparecchi. In quello di testa, con Vito Mussolini, aveva preso posto il maggiore Ferretti, del Comando Superiore. In vista del villaggio, col suo appetitoso convento e il suo tempio rotondo in un bosco, ci si mise secondo il solito in fila indiana : ma con meraviglia vedemmo il capofila mollare di botto l' intero suo carico, — in dettaglio, dieci bombe da 15, ottantaquattro spezzoni incendiarî e quarantadue ordinarî, — e filarsene via. È che s'era beccato un colpo, aveva un'elica in croce e gli occorreva guadagnare un campo di fortuna. Questo fu il campo di Adi Qualà, sul ciglione : all'ultimo momento non riuscirono a raggiungerlo, dovettero alleggerirsi di tutto, — radio, armi, cassette, — e Ferretti vide necessario sfondare il serbatoio della benzina a colpi di baionetta. Mi par di vedere Vito girare appena la testa alla scena, dal suo posto di pilotaggio, con in bocca la sua solita pipetta spenta.

Ero con Mazzucchelli, ragazzo modesto e applicato, che radeva i poveri tetti di Debra Abbai senza sprecare un metro. Poi si voltava vispo e tranquillo : ancora ? Ancora. Si mollavano gli spezzoni a una

carica per volta, con scrupolo e parsimonia. A una finestra del convento in rovina vidi uno dei maledetti monaci a fucile imbracciato e Masoero lo fotografò.

*

Il 30 ero con Lanza e Ostini (fu la volta di Mariam Debré Cuvrié, sillabe molte e capanne poche, e di un atterraggio di fortuna ad Adi Qualà) e con loro e col colonnello Boschi ero il 4 gennaio (su Melfa, sei apparecchi della squadriglia).

Nel loro ricordo è giusto concludere il cenno di quel periodo aspro, folto e frammentario che prende unità dal nome Sciré, dal «qui non si passa» degli aviatori alle orde di Immrù.

Dopo il numero 1 di Ciano, il numero 7 di Lanza e Ostini era l'apparecchio più colpito della squadriglia. Fusoliera costellata, montanti incisi, aleroni traforati. Proprio dov'era dipinto «Disperata» una grossa pallottola rotonda aveva messo il suo punto sull'i. Un'altra aveva preso il teschio in mezzo alla fronte, ed era quella che aveva sfracellato la gamba a Dalmazio Birago. Un proiettile era esploso in carlinga esattamente in mezzo ai due sedili dei piloti. Altri, altre volte, avevano fermato un motore, squarciato uno pneumatico. Ricordo ad Adi Qualà la folla dei soldati, in contemplazione.

L'interno era ancora più «disperato», con la tela delle pareti macchiata del sangue di Birago. E la fotografia del motorista morto metteva in quel

piccolo riparo d'ombra non so che aria di santuario da campo.

Del resto in Luigi Lanza la passione del volare e del combattere toccava l' intransigenza, il distacco della religione. Veniva a trovare Ostini (avevamo la camera a comune) e seduti sul letto principiavano con una gentilezza sorridente e pacata a progettare pazzie. Erano inoltre arrivati nel bombardamento all'arte, discutevano di mira e di effetti con una sottigliezza da giocatori di biliardo. Per Lanza trentunenne, ufficiale effettivo, il volo era lo studio e l'amore di tutta la vita ; per Ostini ventinovenne, diplomatico, volontario di guerra, la passione laterale che a un tratto si fa assorbente. Così un po' del rapporto fra maestro e allievo cementava quella loro fraternità nata di fresco, nata in aria, e le dava l'animazione delle amicizie profonde (le quali sono sempre costituite da una specie di gerarchia su piede di parità). In quest'amicizia campata sul rischio, avente per sede un vecchio trimotore insanguinato, — fattosi così « loro » da crederlo atto a partecipare ai più intimi sogni acrobatici, — in questa amicizia l'ambiente, lo stile, l'emulazione della Disperata soffiavano come venti perigliosi e bellissimi.

Crescendo delle azioni di novembre, delle azioni di dicembre.... Finché un giorno, sopra l'aeroporto di Massaua, tutto, — l'effetto dei colpi ricevuti, l'usura del materiale mai riposato, mai schermato sui campi dalle piogge e dal salto delle temperature, l'abitudine acrobatica di un'aviazione d'assalto fatta

coi velivoli pesanti, — tutto congiurò in un punto solo, e un'ala partì. E coi piloti Luigi Lanza e Alberto Ostini e col motorista Emilio Barino la Disperata perse uno dei più generosi equipaggi e un altro dei nove velivoli originarî.

Ostini e Lanza morirono accanto, e poiché erano ai posti di pilotaggio è certo che la morte li còlse felici.

AMICO

In quella nostra libreria dell'Asmara dove si faceva la coda come alla farmacia e al forno, dove ufficiali capitavano dalle linee con in mano un foglietto in cui « romanzo » figurava tra « 6 paia calzini » e « tintura iodio », dove una volta udii uno che veniva dal bassopiano e vi ritornava chiedere assolutamente « un libro di poesie » e non rassegnarsi ad andarsene senza ; in quella libreria a sorprese incontrasti un libro americano che t'era piaciuto. Si chiama *Il ponte di San Luis Rey* e l'autore è Thornton Wilder. Mi dicesti : Compralo, speriamo tu lo trovi ancora. Leggilo. Vedrai.

E fu l'ultima cosa che mi dicesti. Io me ne ricordai più tardi, quando a mia volta vidi il libro in vetrina.

È la storia di un ponte in una vallata del Messico. Un giorno esso crolla, sotto gli occhi di un frate che stava meditando. Muoiono alcuni viandanti : alcuni, sulle centinaia di migliaia che sul ponte transitarono. Perché quelli, e non altri ? C' è una Regola ? Il frate la cerca, informandosi sulla vita degli scomparsi, ricostruendone i casi. E sì, vita per

vita si direbbe che una Regola c'è: ma non se ne è sicuri, tutt'altro: se ne ha il senso, non certo la chiave. E in questo «senso» suggerito ed inafferrabile è il senso del libro che tu mi consigliasti prima che crollasse l'aeroplano in cui eri. Perché c'eri tu, e non io?

*

Sopra il porto degli aviatori non sventola soltanto la manica a strisce rosse e bianche. C'è anche una bandiera invisibile ma sensibile, con due facce che secondo il vento balenano a turno. Due facce e uno stesso tessuto, una stessa leggerezza dentro l'aria. Vita, sei nostra amica. Morte, sei nostra amante. Io credevo che della morte non si parlasse mai, in un aeroporto. Avevo il concetto banale che si trattasse di una faccenda a cui non alludere, o di un'allusione da liquidare frettolosamente con gli scongiuri. Se poi qualcuno moriva.... Mi ricordavo un film di guerra: il posto vuoto a mensa; un momento di sospensione generale, melodrammatico; poi via il coperto, si spostano un poco i piatti e subito si beve e si mangia con una sorta di naturalezza sforzata. Oleografie.

Certo, le superstizioni sono una fra le erbe dell'aeroporto. Ma superstizioni personali: ciascuno ha le sue, più o meno segrete. (Quando s'andava in linea per le azioni e io passavo fra due certe acacie, era evidente — ormai ce lo possiamo dire — che tu eri invece abituato a passare per una certa asse

sopra un fossato). Queste superstizioni personali reggono, perché l'unica cosa che le può smentire non lascia il tempo di ripensarci. Troppe smentite subiscono invece le superstizioni consuete e collettive: e negli aeroporti non usano più. Peritarsi a parlare di morte sarebbe di gusto debole.

Ella si familiarizza. Fra i nostri compagni era il principale argomento di scherzo. A mensa chiamare un nome all'appello provocando il «presente», pronunziare brindisi commemorativi, trasformare una camera in camera ardente: su questi temi variava la nostra allegria collegiale. (Si poteva solo notare, nel frequente parlar di morte, una certa tendenza a parlare sempre di quella altrui).

Se poi qualcuno moriva.... Non è come in casa, che non si è mai preparati. Telegrammi, comunicato, prete, fiori e via via, la vecchia macchina si mette in moto automaticamente, in un aeroporto. Manca la distrazione del darsi da fare, così saggiamente predisposta dalla consuetudine. Il fatto resta nudo e netto, in tutta la sua naturalezza e in tutta la sua subitaneità. Lì per lì il dolore (tenuto per sé e commisurato al grado dell'amicizia: si è in un clima troppo sincero per tendere a procurarsi il contagio di tristezze generiche, non indispensabili) può essere acuto: ma presto passa o per meglio dire si sospende. In un reparto che si assottiglia la condizione di vivente, la condizione che differenzia da chi è sparito, resta aleatoria: quella diversità perde importanza, potendo cessare oggi, domani, domani l'altro. È solo

quando la guerra finisce e la squadriglia si scioglie, che i caduti diventano proprio i Caduti. La squadriglia disciolta fa blocco in noi assai più di quando esisteva: e nel blocco una vena divide ormai per sempre noi ed essi.

Solo allora ci si accorge bene della diversità: ci si accorge che i vostri lineamenti e movimenti sono i più nitidi, che non invecchierete, che un acido vi fissò, vi incise, che siete insomma i più vivi.

*

C' è luogo al mondo che tu abbia amato più dell'aeroporto, sotto la sua bandiera a due facce?

Bisogna essere stati, come noi, ragazzi in una regione dove non sussiste un metro quadrato vergine, dove non un palmo di terra ha mai riposato.... Sempre la storia coltivò quel suo possesso senza badare alla rotazione. E ci si sta fitti: in campagna neanche una casa da cui non se ne vedano altre; in città, fin sui ponti hanno costruito botteghe, e ogni vasca ha il suo isolotto. Né c' è pianta che butti a caso, un ordine intellettuale regola la flora, le corolle sono elementi d'architettura. Patria artigiana, dai paesaggi lavorati minutamente, come trine, gioielli. Dovunque ci si soffermi e guardi, è una miniatura, una stampa, un quadro, o almeno una fotografia. La sintassi di quel panorama non conosce puntini.... Ogni ritmo si conclude. Tutto fa rima.

Ma finalmente, in qualche punto delle provincie gremite, qualcuno si mise a fare tabula rasa. Per la prima volta, e fu un'emozione che non dimentico, vidi uomini intenti a costruire una semplice pianura. Una folla di braccianti arruolati in fretta si dètte a tagliare le vigne. Dalle valli accorrevano i terrazzieri disoccupati e li impiegavano a sbarbicare radici, a colmare fossi. A cancellare solchi, crepe, escrescenze.... Ringiovanire la terra somiglia a ringiovanire una faccia. Si rullava a lungo il suolo per renderlo liscio e diverso. Si faceva del vuoto, del posto! Andavo spesso a seguire i lavori con un entusiasmo nascosto e barbarico. Quando seminarono l'erba nuova sul terreno rinverginato, gioivo, come seminassero il sale sopra una città nemica rasa al suolo. Bella distesa senza nulla, tutta piatta! Si respirava. Gli ingegneri in maniche di camicia dirigevano alla brava le squadre raccogliticce. C'era una gran voglia di fare presto. Sembravano, pur su quell'orizzonte domestico, pionieri abituati a vedere grande e che non avessero tempo da perdere. Assai prima che l'aeroporto fosse finito gli aeroplani cominciarono a scendervi, una linea fece scalo. Gli operai si ritiravano correndo al suono del motore in arrivo. Un giorno, ed erano i miei primi voli, partii mentre in mezzo al campo stavano ancora demolendo un'ultima casa con gaia alacrità. Con alacrità rabbiosa certa gente, attaccata alle proprie pareti fino all'ultimo momento, stava caricando sul barroccio le robe. A bordo si era allegri per lo spettacolo come

crudelissimi fanciulli alla distruzione di un formicaio. Ai margini della pianura improvvisa i colli, i monti facevano uno scenario inedito, con quell'aria violata ed impermalita dei caseggiati portati in primo piano dagli sventramenti....

E non solo nel nostro spazio troppo affollato, troppo concluso, gli aeroporti spalancavano i loro spiragli, — le loro soglie del mondo, alle quali i continenti s'accostano come navi. — Ma anche nel nostro tempo, nella nostra giornata di gioventù. Era l'unico luogo dove anche oziare piace e in qualche modo contenta.

So di quando, a Roma, non ancora pilota e senza i denari per il brevetto te ne andavi al Littorio a godere decolli e atterraggi. Eri un tale ai margini, solo, cui nessuno badava. Ma la linea di un apparecchio nuovo ti accelerava il cuore. E stimavi già una fortuna se il vento di un'elica raggiungeva te, a fior d'erba.

Ma che cosa ti piaceva talmente, alla guerra, oltre che pilotare, oltre che avere a disposizione benzina e i comandi delle grandi macchine agognate ? Propriamente, che cosa è bello nel combattimento, nel pericolo collettivo, nell'avventura di nucleo ?

Oh, l'agire di tutti i giorni è un continuo sbagliare, rifare, tornarci sopra. Una serie di risultati sommari raggiunti per successive approssimazioni.

I generali aviatori Magliocco (medaglia d'oro, caduto a Lekemti) e Aimone-Cat (comandante l'Aeronautica A. O.).

Aeronautica A. O.: il CA.101, il CA.111, il CA.133, l' S.81 e il RO.37.

Intersecata e tortuosa, la vita districa faticosamente la propria linea attraverso la selva dei tentativi. Perfino nell'amore, stato sincero, assoluto, è tutto un pentirsi, un rimproverarsi, e quando si vorreb-b'essere nella propria traccia leggeri e lineari come il diamante sul vetro si procede pesanti e sconvolgenti come l'aratro. E quante parole errate, parlando : il dizionario è il repertorio dei nostri rimorsi. Quante cancellature, scrivendo.

A bordo dell'aeroplano, — allorché s'arriva al-l'ora della gragnuola di piombo, dell'elica in croce, dell'atterraggio fuori campo, e via via, — l'agire diventa davvero una cosa netta, di primo getto, senza sbavature. Non c' è che un modo di comportarsi e l' istinto lo trova immediatamente e non se ne stacca. L' istinto, e in esso l'educazione, la razza, la persona : tutto in accordo, finalmente, tutto in un senso solo : tutto ingranato col tempo rapido, dente a dente.

È come nella pittura a muro, che bisogna operare finché dura il fresco dell' intonaco, e direttamente e senza sbagliare. Poi, appena asciuga, ecco cambia in ogni colore, resta un ricordo fermo e sereno.

*

La società degli uomini d'un aeroporto non sfugge ad alcune fra le leggi di ogni agglomerato. Essa è alata, ma non angelica. Così dall'emulazione

si passa alla rivalità, e anche all' invidia e ai suoi acri derivati e sottoprodotti.

Come in ogni altro ambiente umano.

Ma sia lodato quest'uno, dove le unità di valore che ci si contendono sono le ore di volo, dove le parti che ciascuno vorrebbe per sé maggiori sono le parti di un comune tesoro di rischio, dove il sottilizzare sull'altrui merito è quello di corridori abituati a giungere in gruppo al traguardo del coraggio e a differenziarvisi per strenue frazioni di secondo.

*

Steso sul letto che era accanto al mio e che poi lasciasti vuoto, parlavi qualche volta, quando non ne potevi più fare a meno, di una tua donna, senza dirne il nome né il viso. Parlavi del vostro mare, della vostra stagione. Nel punto in cui non le eri estraneo e non le eri intimo eri partito, nel punto in cui una separazione ha più potere di ferimento. Ora, nel sale della solitudine, della distanza e della gelosia, quei vostri ricordi iniziali si serbavano acutissimi e incorruttibili. Partire può essere una forma di fedeltà.

E morire, — come te, fra l'erba e la rena dell'aeroporto e l'aria, fra l'elemento di cui la nostra generazione s' innamorò e l'ambiente dove più ti sentisti te stesso, libero, realizzato, — morire è la fedeltà estrema.

ANNESSIONE DEL CIELO DEL GOGGIAM

Il 17 gennaio ebbi di nuovo la fortuna di partecipare a una di quelle ricognizioni lontane con le quali su intere regioni si portavano le ali italiane per la prima volta. Si trattò del Goggiam : millecinquecento chilometri di percorso sopra territorio nemico : di nuovo, il più vasto volo di ricognizione a quella data.

Si partì da Gura ; apparecchio, un S. 81 ; capoequipaggio, il colonnello Ciancio. Ecco il Mareb, il Taccazè, Debarech, il Semien, Dabat, Gondar.... Qui tagliammo in due, chirurgicamente, il Tana, alla ricerca del suo cuore che è l' isola Dek.

*

Al centro superiore del grande lago l' isola Dek e la minore isola Daga incarnano un mondo singolare. Bisogna sapere che le giurisdizioni dei ras rivieraschi — Cassa Darghié nell'Amhara Centrale, Immrù nel Goggiam — non hanno mai contato molto nella

vita del lago. Da tempo immemorabile essa si svolgeva autonoma, nel cerchio dei suoi monaci, dei suoi pescatori, dei suoi schiavi e dei suoi briganti.

I monaci comandavano. Arroccati nell' isola Dek e più ancora nell' isola Daga, dove hanno il convento maggiore e più antico, essi hanno sempre fatto regnare sull' immensa acqua opaca e silente una disciplina profittevole così alla apatia meditativa come alle mense e casse conventuali. Immuni sotto la loro protezione, i briganti che abitavano l' isola Dek operavano in date stagioni i proprî prelevamenti di razziatori pacifici a spese di popolazioni dell'entroterra: e pagavano ai monaci tributi e decime. Quanto ai pescatori delle rive, e degli isolotti sparpagliati lungo le rive, essi formano una casta stimata dagli Etiopi inferiore (l' Etiope si è opposto agli Europei ogni volta che gli hanno toccato l'altopiano, mentre ha venduto per pochi talleri le coste marittime; e anche sui laghi e sui fiumi dell'altopiano l' Etiope non naviga). I componenti di questa misera e felice comunità pescatoria fanno per i monaci da approvvigionatori e da vettori. Infine i monaci posseggono i loro servi, vecchi e giovinetti; quanto al trattamento, famigli, piuttosto che schiavi.

Ora questo mondo di pescatori seminudi, naviganti a pagaia su tronchi cavi, e di monaci barbuti, conservatori di bibbie manoscritte in amarico, ci stava sotto gli occhi: inviolato, violato. I monaci copti dell'Abissinia sono maestri nel proteggersi dalle intrusioni: qualche volta la regola è così stretta da

Alle sorgenti del Nilo Azzurro.

Il campo di Sciafat (Macallé).

interdire l' ingresso nel convento agli animali di sesso femminile (c' è in Eritrea un monastero su un pinnàcolo, e per visitarlo bisogna a metà strada contentarsi di un muletto, lasciando la mula benché più robusta). Sul Tana i monaci hanno intensificato la qualità insulare del loro rifugio col crearsi intorno una « zona di silenzio » mistica e leggendaria. Nessuno si è mai rischiato a disturbare la sacra quiete del lago, per non attirarsi l'anatema dei monaci e per non disturbare le ombre del mito, secondo cui la fuga della Madonna in Egitto si sarebbe prolungata nientemeno fino a codeste isolette. Una sola barca a motore aveva solcato, un tempo, il Tana, e apparteneva al Console italiano in Gondar. Da quel motorino si arriva, senza altre apparizioni fragorose, fino al primo idrovolante, ammarrato presso la penisola di Gorgorà il 27 aprile '36.

E certo fino a quella nostra mattina di gennaio nessun aeroplano s'era indugiato a esplorare e fotografare minutamente l' isola Dek, piatta, oblunga e verdeggiante, col suo villaggio orticolo e brigantesco, e l' isola Daga, scoglio-selva. Perché tanto interesse, noi ? Ormai si può accennare al preciso progetto che la nostra squadriglia coltivò con amore e studiò in ogni particolare, di uno sbarco dal cielo nel pianoro al centro dell' isola Dek. Ci saremmo fatti una base, praticamente sicura, nel remoto cuore del territorio nemico, prendendo contatto coi ribelli del Goggiam e istituendo per loro un aeroscalo di rifornimento. Il progetto camminò, ricevette alcuni

alti crismi, ma poi un generale di scarsa fantasia e di letture ferroviarie lo freddò con l'annotazione: Romanzo giallo.

*

A guardarlo dove gli s' innesta il Nilo Azzurro, il Tana è altro. Non più il limbo arcaico e mitico dei frati copti sospeso e isolato sui tremila chilometri quadrati di superficie lacuale: sibbene il Tana dei trattati, di Ginevra, di Ryckett e dei cotonieri, il serbatoio idrico di quindici miliardi di metri cubi.

Al serbatoio il tubo del Nilo Azzurro sta avvitato con semplicità, come un canale a un bacino montano. La inconsapevole acqua abbandona lentamente, controvoglia, la quiete del lago, giù per il pendio. Non ha l'aria di apprezzare l' importanza del viaggio che la attende; e occorre qualche cascata per spronarla, per affrettarla.

Comunque, va, da che mondo è mondo. E con quel suo svogliato ed eterno incamminarsi tiene in moto, remote ruote di mulino, la ricchezza del Sudan, la vita dell' Egitto. Teneva in moto, allora, anche la lontanissima macchina delle sanzioni ginevrine.

*

Il fiume blu che nasce dal Tana non è solo quella vena mondiale, che a deviarla addio Egitto, — come a deviare la Corrente del Golfo, addio Inghilterra. — Esso aveva un'alta importanza locale.

Tracciando dentro l' Etiopia quel suo gran semicerchio iniziale, esso delimita il Goggiam e lo incunea nel bel mezzo dello Scioa. E poiché fra lo Scioa e il Goggiam i rapporti furono spesso burrascosi, il Nilo Azzurro fa al Goggiam da confine e da trincea.

Dietro la trincea noi vedemmo alzarsi coi suoi monti e coi suoi colli una regione meravigliosa. Le foreste spesse, nere, ricche e le praterie nutrienti e i campi d'un biondo compatto e le distese di bestiame si cucivano per tutto il panorama senza uno strappo. I villaggi, i casolari, i templi rallegravano le fertili valli del Meccià, dello Agaumeder con una frequenza padana o toscana : e la forma circolare di tutte quelle costruzioni accentuava il senso dell'opulenza georgica, come da noi la rotondità dei pagliai e degli orci.

La guerra appariva lontanissima. Il chitet scioano non doveva avere avuta troppa eco, nel Goggiam, se campi e villaggi ci si mostravano affollati d'uomini che al passaggio del primo aeroplano salutavano senza timore e senza ostilità. Noi li bombardavamo di manifestini : e con quelle nuvole di proclami candidi e lievi prendevamo possesso di quel cielo, annettevamo all' Italia la cupola azzurra inarcata sulle felici vallate.

Assente il ras imposto dal Negus, Immrù, i fedeli del precedente ras Hailù Taclehaimanot, — deportato con una catena d'argento ai malleoli, — s'erano sollevati rifugiandosi sulle montagne. Dopo

quel nostro primo volo gli aeroplani presero regolarmente a rifornirli di armi lanciate coi paracadute; e facevano da guida due emissarî dei ribelli, venuti in Eritrea a piedi. (Era interessante, quando s'imbarcavano indigeni sugli apparecchi: la loro indifferenza di gente destituita dell'abitudine di osservare le proprie sensazioni; il loro senso d'orientamento, di gente montana abituatissima a riconoscere i luoghi anche dalle altitudini).

Proseguimmo fino oltre Debra Marcos, — geometria di tetti di lamiera, di alberi e di tucul a filari, dove, come in tutta l'Etiopia, l'edificio migliore era stato costruito dagli Italiani, per il Consolato. — E, sempre attraverso un seguito di immensità, andammo infine a ricercare altre città curiose, Debra Tabor, Socotà, piccole città «crocerossizzate» contro gli attacchi aerei: alcuni degli emblemi spiccavano vasti e nitidi, falsi ufficiali a iniziativa dei capi, altri, approssimativi e sghémbi, se li dovevano essere improvvisati i singoli non per malizia ma per superstizione, come un esorcismo contro i nostri fulmini.

Sul vento ondoso e veemente l' S.81 saltava e rimbalzava come un fuoribordo lanciato.

*

Al campo di Gura trovammo fra gli altri Ivo Oliveti.

Gura era un puro aeroporto, senza alcun centro abitato vicino: i suoi hangars e le sue baracche s'al-

lineavano in riva a un lago d'erba cinto di rupi e di euforbie. E Oliveti era un fascista, — aviatore dell'altra guerra, legionario di D'Annunzio, squadrista di Romagna, segretario federale di Forlì, — uno di quei politici chiari e forniti d' ingenuità che riconciliano con la politica: volontario di guerra come tenente colonnello d' aviazione, viveva a Gura entusiasticamente la nuda vita d'aeroporto, in una sua baracchetta da eremita che aveva battezzata Villa delle Euforbie e che si ornava soltanto dei ritratti di tre bambine.

Morì ai primi di marzo, allo Sciré: morì da signore come era vissuto. Proietto esplosivo a bordo, principio d' incendio, ritorno dell'apparecchio in fiamme con ancora parte delle bombe a bordo, non potute scaricare nel timore di colpire i nostri. Quando diventa urgente salvarsi col paracadute, la gerarchia funziona a rovescio, secondo la regola degli equipaggi d'aeroplano: prima si getti l'aviere scelto; poi il sergente; poi il capitano che pilota accanto a Oliveti. Il capitano esita, si oppone, sente che buttarsi mentre un altro resta ai comandi è ancora possibile, ancora per qualche secondo, mentre chi resterà ultimo non riuscirà a raggiungere la porta. Ma Oliveti assicura come può i comandi e lo trascina alla porta e lo spinge giù. Niente è più probatorio di questa «educazione» profonda, che si esercita in un accenno di complimenti eroici sulla soglia della vita. Nemmeno cento metri da terra: ancora sufficienti perché anche il terzo paracadute

si apra e anche il capitano si salvi. Per Oliveti è troppo tardi, troppo tardi per qualche frazione di secondo.

Scomparve in un' illuminazione violenta, senza alcuna traccia.

GIORNATA A SCIAFAT

Sciafat è il nome di quel campicello presso Macallé, dove scendemmo col numero 1 dopo il Mai Mescic.

Ora lo avevano sterrato, drenato. Gli apparecchi vi si schieravano sotto gli astri; e le tende degli aviatori, al margine, sotto un ciuffo d'eucalipti gremito di cornacchie.

A gennaio le strade che lo limitavano erano perpetuamente fragorose e polverose d'autocarri. Le colline e le ambe che lo chiudevano, tutte puntute di tende.

E il nemico era lì, a portata di binocolo, a cinque minuti di volo: sull'Amba Aradam. Inoltre minacciava dall'attiguo Tembien.

Abbi Addi, Melfa, il torrente Toncuà, insomma tutto il Tembien fu l'obiettivo quotidiano: insieme con quella che era diventata l'amba per antonomasia, l'Amba Aradam.

È uno scheggione isolato, di sagoma intensa, ricco di tutta quella potenza che può mettere un'amba nell'essere sé stessa e nell' incidersi nella memoria. A Sciafat mostrava la sua facciata di bastione, di

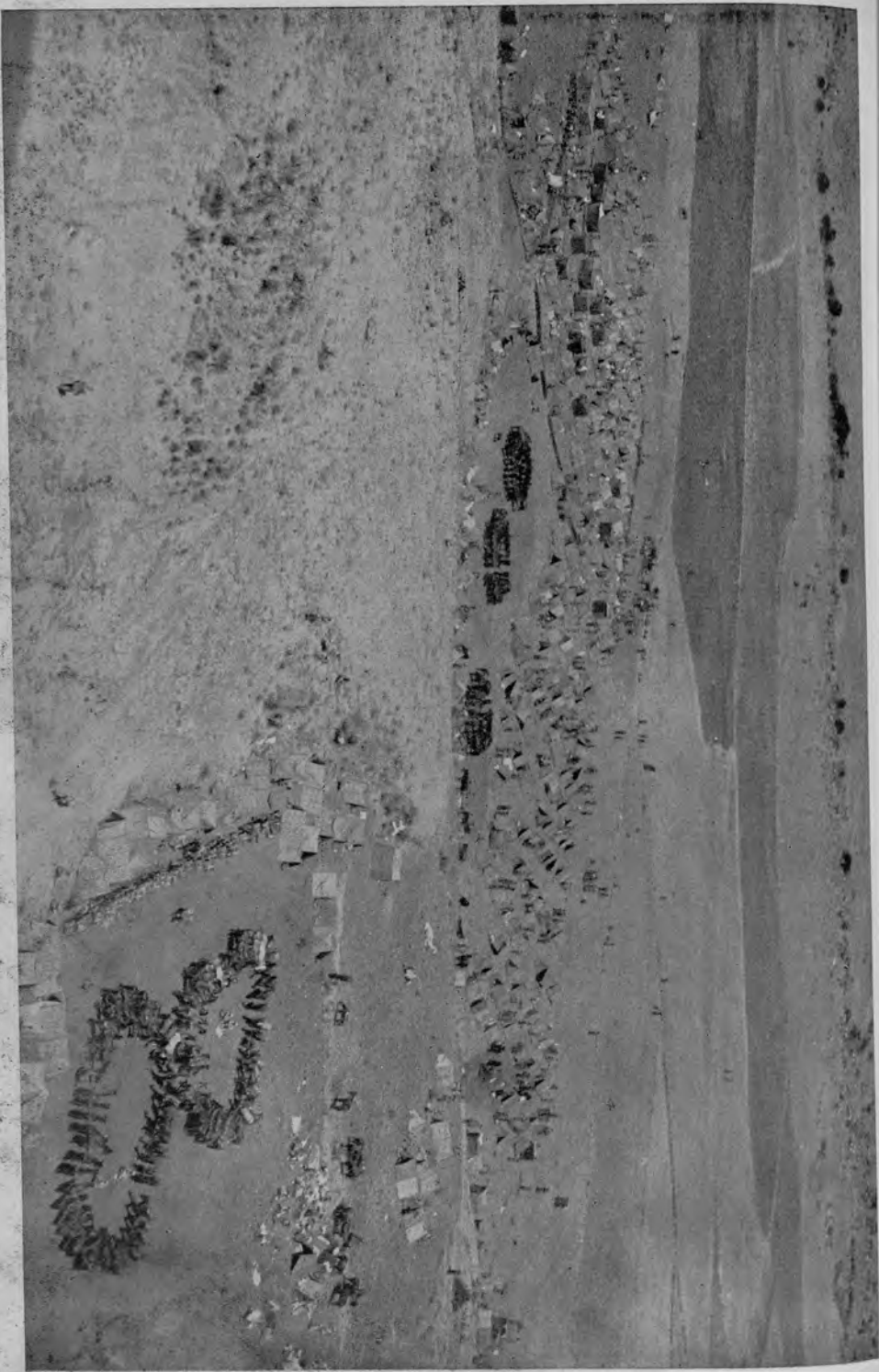
rupe occhiuta di grotte. Ma a superarla in volo si scoprivano pascoli annidati nelle fenditure torrentizie, sentieri da capre, e un paese boscoso incollato sul rovescio. Amba Aradam : qualche milione di tonnellate di pietra, su cui cadeva ogni giorno qualche centinaio di tonnellate di ferro.

Ma, nelle caverne, mitragliatrici e cannoncini resistevano, tanto che uscire illesi da quelle incursioni pareva una vincita alla lotteria. Si cominciava alti, in genere, disturbati dalla nuvolaglia di cui l'amba s'ammanta come di fumo un vulcano. Ci si aggirava così sui tremila, data la quota di quell'altura, e ci si mettevano i guantoni per il nostro lavoro, che era di infilar bombe dentro gli strappi dei cirri laceri e fuggitivi. Poi ci si buttava al disotto del grigio, immersi in una cinematografia ombrosa e vertiginosa di rupi tratturi bestiame armati, sussultando nel fragore dei colpi dati e schivati. Un giorno, pilotando Casero, nella coda del numero 1 un proiettile percosse due rotondi caricatori di mitragliatrice, dando il via a due furiose girandole di colpi interni.

Per queste azioni e per quelle sul Tembien, Sciafat era lo scalo, il campo-sosta e nelle grandi giornate il campo-adunata.

*

Culminante fra tutte, a Sciafat, fu la giornata del 23 gennaio, risolutiva della prima battaglia del Tembien.

L'attendamento degli aviatori a Sciafat (Macallé).

« Dagli aeroplani, le Divisioni avevano per distintivo i parlamenti circolari dei muli... ». (*Masoero*).

Quando sorse il sole motori e motori lo salutarono in coro, svegli avanti i galli, intenti a scrollarsi di dosso il freddo notturno e l'uggia della nebbia. Gli allineamenti erano tanto stretti che ogni partenza e ogni ritorno nelle file implicavano laboriosi spostamenti, come nei parchi automobilistici intorno agli stadî domenicali. Oltre alle squadriglie di stanza e a quelle ospiti, fin dal primo mattino cominciarono a far scalo le pattuglie provenienti dagli aeroporti dell'altopiano e della costa, Asmara, Gura, Massaua, Assab. Si rifornivano, prendevano ordini. Oppure volteggiavano senza soffermarsi e un piccolo apparecchio si levava a guidarle sull'obiettivo stabilito. Al ritorno atterravano, si rifornivano, ripartivano. Instancabile spola, ininterrotto rombo.

Durante tutta la permanenza del sole in cielo non vi furono cinque minuti senza atterraggi, decolli, passaggi in formazione entro il breve orizzonte di ambe. Centocinquanta decolli in uno spazio angusto, senza un'imbardata né un urto: collaudo per la perizia dei piloti e la sveltezza di comando dei capi. I capi, colonnelli d'Aeronautica con la gioventù ancora scritta in fronte e sottolineata da tutti quei galloni, come sempre stavano in piedi dall'alba al tramonto: il loro ufficio era l'erba del campo striata dalle ruote e dalle raffiche, la loro burocrazia era di foglietti di block notes vergati a lapis dai marconisti e recati correndo da ragazzi svegli e scaruffati, il loro bastone di comando era uno scacciamosche di crine. Nei trimotori in arrivo si vede-

vano gli osservatori sulla soglia delle porticine spalancate, pronti a saltare giù alla frenata; gli equipaggi della ricognizione volteggiavano via dalle carlinghe; impazienti, tutti, di portare le più fresche notizie della battaglia, omettendo ogni accenno a quanto li riguardava, ai buchi nelle ali e alle schegge nelle fusoliere, computo da farsi a comodo. Subito gli avieri alzavano gli imbuti, ricaricavano le spezzoniere, riappendevano le bombe ai ganci. Altri, accoccolati presso officine sull'erba, saldavano tubi e limavano viti, sotto l'assalto compatto delle mosche abituate a regnare su questo ex luogo di mercato e a passeggiare nelle narici dei cammellieri e dei mendicanti.

Andirivieni ansioso e insieme sciolto: impegno guerriero ma anche sportivo, come sempre nell'aviazione. Gli ascari non riparavano a sbuzzare scatolette e a far fuoco sotto le pentole. Le goffe combinazioni di volo si spaccavano in due al razzare delle chiusure lampo e i piloti ne saltavano snelli per una specie di colazione alle ore più strane, mentre le mitragliatrici s' intiepidivano e i serbatoi gorgogliavano ingordi. Nei depositi, nelle mense e nelle officine vigeva più assoluta che mai la regola antiburocratica del cameratismo aviatorio, secondo la quale ogni uomo e ogni macchina che scendano dal cielo, quali che siano la loro base e la loro rotta, hanno subito ovunque diritto a rifornimento. E passavano fra gli altri, come sempre, due sottotenenti

piloti tanto compenetrati della loro funzione da farci scordare la loro qualità di figli di Mussolini.

Più presto, più presto. Erano ormai le prime ore del pomeriggio, decisive fra le decisive: il nemico stava puntando tutto sull'unica sua grande carta: se riusciva a forzare Passo Uarieu prima di sera, avrebbe tagliato fuori Macallé. « Resisti, mio Somma.... ». Bombardamenti mitragliamenti ricognizioni, monoposti biposti trimotori di tutte le serie. Apparecchi da ricognizione partono a osservare carichi di spezzoni, apparecchi da bombardamento portano osservatori e fotografi: non si tralascia alcuna occasione sia di colpire sia d' informare.

Se la Ventotto Ottobre resiste fino a sera, arriveranno i rincalzi e la battaglia sarà vinta. Sui nemici che s' infiltrano, che s'allacciano con i nostri, bombardamenti « ricamati ». E sulle Camicie Nere asserragliate, quintali e quintali di cartucce, di acqua e di pane; aerotrasportatori con paracadute, e in loro mancanza sacchi imbottiti.

Mentre il pomeriggio avanza gli accorgimenti si moltiplicano e il prodigarsi assume forme impensate. L'avversario ha per sé preponderanza numerica, conoscenza del terreno, mobilità. Concentrando il proprio sforzo ha quasi annullato la propria inferiorità d'armamento, di fuoco. Il terreno è talmente

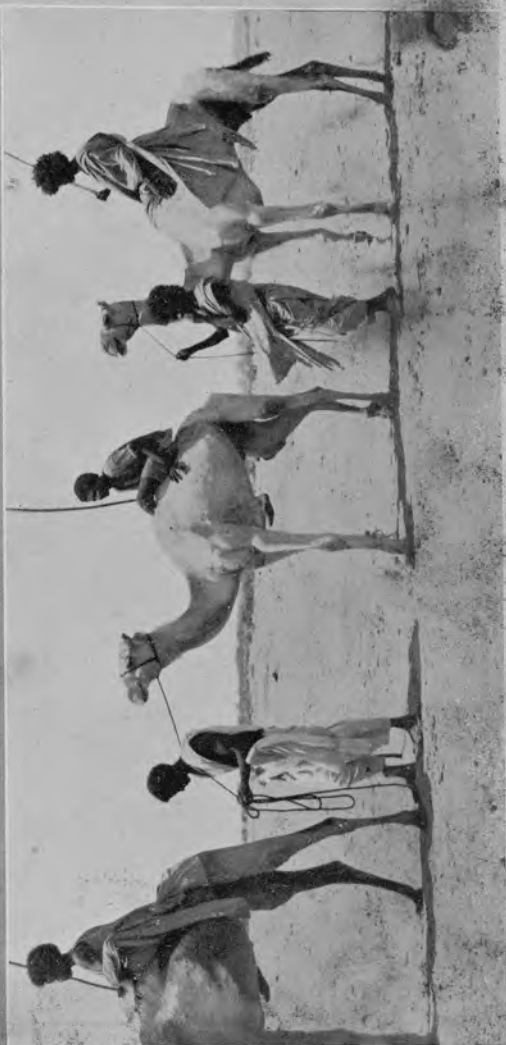
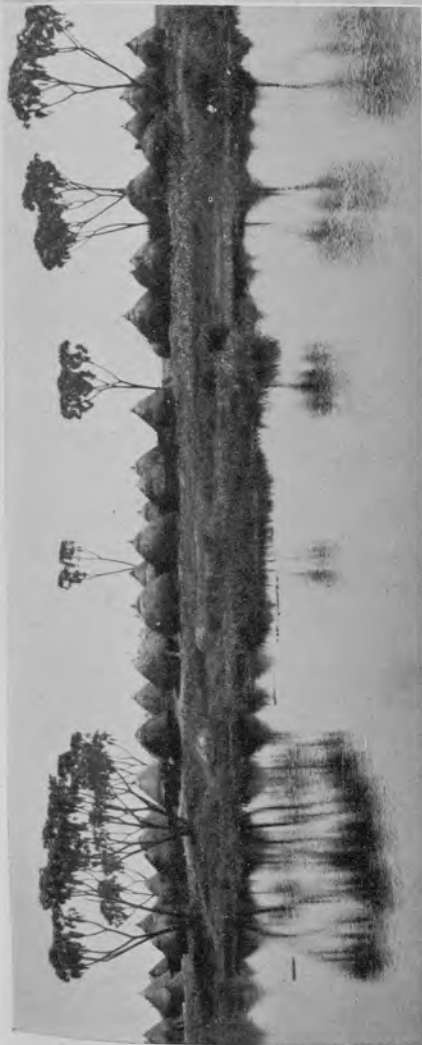
impervio che noi non possiamo contare molto sulle artiglierie né spostarci con gli auto. Quali possono essere per i nostri i coefficienti di vittoria?

Eroismo, e aviazione. L'aviazione lo sa. E se la battaglia è lontana per i rincalzi in marcia lungo le piste di montagna, è vicinissima per il volatore di Sciafat. Quando atterra, la visione delle mischie gli danza viva nelle pupille. E non ha che un desiderio, tornare subito là.

Ma il giorno declina. Ma la colonna eritrea sta per operare la congiunzione. E declina la battaglia, e l'ultima speranza dell'avversario. Tutta una fase della guerra si sente che sta per tramontare, insieme col sole di stasera.

Quando l'ultima pattuglia ha atterrato o si è allontanata nel crepuscolo verso altre basi, restano sul campo e nel suo cielo soltanto i falchi. Planano, virano, atterrano, così come negli stadî sfollati certi ragazzi invadono il prato e imitano le squadre. Abbaiano contro di loro cani abissini che sembrano incrociati con gli sciacalli.

Ogni rumore riaffiora, con l'ombra, nel tacersi dell'enorme strepito aviatorio. Cani randagi. Motori terrestri. E il tuono lontano delle batterie.

Ci si addormenta cullati dall'eco fievole del cannone come da un dolce pulsare delle tempie.

In casa degli Inglesi. Cartoline di Cartum.

Alla leva dei diecimila cammelli.

INTERMEZZI

IN CASA DEGLI INGLESI

In certi periodi c'era da volare tutti i giorni; qualche volta, ripetutamente in una stessa giornata. Ma capitavano settimane morte. Allora l'occupazione più augurabile era girare, vedere. Senza questi altri squarci d'Africa supplementari, il paesaggio individuale della nostra campagna d'A. O. non riuscirebbe completo.

Scelgo qui, tra i miei, tre di questi intermezzi: un viaggio nel Sudan anglo-egiziano, un'esplorazione nell'estremo nord eritreo, un volo nella Somalia Italiana, nella Costa Francese dei Somali e nel Somaliland. Un periplo intorno alla guerra.

ALA LITTORIA ED IMPERIAL AIRWAYS

Nel Sudan andammo in tre: un sottotenente (Franco Bellia), un maresciallo dei RR. CC. ed io, che ero tenente. Si trattava di un incarico assai modesto, quello di acquistare tre Chevrolet a Cartum e portarle in Eritrea. Le sanzioni non erano ancora in atto: e mentre da una parte noi s' intensificavano

anche nelle colonie vicine certi acquisti necessarî (come automobili, scorte di carburante, quadrupedi), in tali colonie i futuri sanzionisti facevano a gara nell'accelerare le vendite e le offerte. Per i Francesi e più ancora per gl' Inglesi, una cosa era la nostra guerra vista dall' Europa, al lume degli statuti ginevrini e dei mappamondi imperiali : e tutt'un'altra era laggiù, sul posto. Sul posto era soprattuto un affare. Certi centri, come Cassala, con l' impresa si facevano d'oro. Le sanzioni non venivano deprecate in Eritrea, ma nel Sudan. Del resto, si può dire che per esempio fra Tessenei e Cassala i traffici non si siano interrotti mai. Sanzionavano e facevano sanzionare in Europa, gli Inglesi ; in Africa vendevano a tutti e due i belligeranti.

A parte questo, il momento nel Sudan si prospettava interessante, allorché noi tre ce ne andammo a Cartum in qualità di acquirenti di macchine e poi di autisti. Infatti erano stati segnalati preparativi di truppe indiane in direzione del confine etiopico, all'altezza di Gondar. Correvano voci secondo le quali, se gli Italiani avessero avanzato al Tana, si sarebbero imbattuti in forze dell' Impero britannico, a presidio di «interessi inglesi» nella zona. Voci che poi risultarono sballate, è vero : ma è altrettanto vero che allora un notevole spostamento di truppe da Cartum a Gallabat si verificò, e per un itinerario coincidente in gran parte con quello che avremmo percorso noi attraverso il deserto.

Così una mattina ci mettemmo in borghese. Il

che, in una guerra coloniale, è facile. Bastò levare le stellette dalla sahariana: e sedersi in calzoni corti ed elmetto di sughero nel salottino volante dell'*Ala Littoria*. Poltroncine di vimini, lunghe finestre. Mi faceva un curioso effetto guardare di là i nostri cari apparecchi da bombardamento, — in linea come sempre, col cappuccio d'incerato dei giorni « non lavorativi ». —

All'aeroporto dell'Asmara i due o tre trimotori della linea civile, dalle rondini candide in campo blu, si allineavano infatti accanto alle squadriglie militari, dipinte di teschi e di teste di leone: con la stessa fraternità con cui di qua e di là dal Mareb soldati e operai combattevano la stessa guerra adoprando ferri differenti, e dormivano sotto le stesse costellazioni.

Quando in giugno il primo Fokker VII dell'*Ala Littoria* aveva atterrato all'Asmara, l'aeroporto era un prato e basta. Il catrame per la futura pista bolliva nei pentoloni neri. Né hangars per le macchine, né alloggi od uffici per gli uomini. Ma pochi giorni dopo la Asmara-Cartum (in collegamento, per allora, col tratto Cartum-Brindisi della *Imperial Airways*) cominciava il suo regolare funzionamento. Tanto l'ispettore e iniziatore della linea (che era il marchese Gavotti, uno degli iniziatori, ventitre anni prima in Libia, dell'impiego bellico dell'aviazione), quanto i piloti e il personale dello scalo dormivano dentro gli apparecchi in mezzo al campo, al croscio delle grandi piogge. Il bello dell'avia-

zione civile-coloniale è soprattutto in questo senso iniziale d'organizzazione improvvisata e pioniera: è nei campi di fortuna nudi e soli in mezzo agli altipiani o al deserto; nei depositi di benzina sotto un incerato che serve anche da tetto alla sentinella nera; negli uffici consistenti in un tavolino sotto il cielo, con i sassi per fermacarte, dove par di prendere il biglietto non per un viaggio ma per una lotteria, fidandosi infatti alla Fortuna.

Settimanale in origine, la Asmara-Cartum era diventata ben presto bisettimanale: e se portava nei primi voli sessanta chili di posta, ne portava ormai più di cinquecento: più di cinque quintali di sacchi per apparecchio, pieni di quelle nostre imponderabili lettere di velina. E ormai l'aeroporto dell'Asmara, con le sue rapide fungaie di edifici, si avviava a passare da punto terminale di una sola linea a centro d'irradiazione e di coincidenze. Il servizio Asmara-Massaua era già quotidiano. Si preparava Asmara-Mogadiscio. Si studiava Asmara-Bengasi. Intorno al nostro aeroporto solitario il mondo si avvicinava, e il Mediterraneo e l'Oceano Indiano ci sembravano ormai poco più lontani del Tana e dell'Ascianghi.

Si volò sui tremila. Sopra il bassopiano dorato vedemmo alzarsi, come un piccolo paravento sopra un impiantito, un blocco di rupi, azzurro. Dietro, era Cassala. Di lassù la si riconosceva soltanto a un incrociarsi di righe rette scalfite sulla rena: verdoline, grigie, marroni. La geometria piana è l'orma dell'uomo sul mondo, vista dall'aeroplano.

Si calò nel forno e si rullò sulla sabbia. Entrati nell' impero dei nostri amici inglesi senza accorgercene, — senza aver visto frontiere, posti di confine, — scendemmo con curiosità. Il campo era primitivo. Le iniziali W. C. indicavano certe buche nella sabbia, recinte di stuoie. Un inglese lungo e cortese vistò lentamente i passaporti. Sudanesi della complessione di Ursus ci guardavano, seminudi. Ma uno era vestito da ufficiale, anzi nientemeno che da maggiore, — il che ci fece una certa impressione, venendo da un' Eritrea dove si discute ancora se ripristinare per gli ascari il grado di sottotenente. —

Ma ecco un velivolo. Doveva aver fatto la nostra stessa rotta. Si trattava di un monomotore militare, da ricognizione. Atterrò corto. Frenò brusco. E subito ne saltarono giù agili e silenziosi tre tipi in casco e calzoncini, con in mano grandi termos. Senza voltarsi indietro se ne andarono verso il paese a riempirli. Intanto tre sudanesi con il fucile in ispalla marciavano verso l'apparecchio per fargli la guardia. Spiccava in tutto ciò quell'aria tra sportiva e abitudinaria, fra trascurata e solida, che caratterizza l'estesissima aviazione coloniale inglese; la quale, con le sue continue spole, cuce insieme gli immensi lembi dell' Impero.

Quando si decollò alla volta di Cartum e poco dopo l'apparecchio da ricognizione si levò dietro noi, fu chiaro che se esso ci interessava, molto più s' interessava noi a lui.

Evidentemente le autorità britanniche deside-

ravano che la rotta da loro assegnata alla linea italiana non deviasse né punto né poco: gradivano che guardando in giù noi non vedessimo in quei giorni se non il deserto. E così era. Al massimo, si poteva avvistare ogni tanto il graffiolino della pista: la pista che al ritorno avremmo dovuto farci in auto e che davvero non invogliava, spersa in fondo al pozzo di sole.

Due ore e, in mezzo alla steppa che assetava a guardarla, fu l' incontro dei due Nili, l'Azzurro e il Bianco, e la nascita del Nilo unico: uno dei più maestosi spettacoli d'Africa. Al nodo delle tre turgide vene verdi Cartum, che ha per piano regolatore il disegno dell'*Union Jack*, si stende come una bandiera verde e rettangolare. La sua freschezza refrigerava le pupille nell'avvicinarsi. Fluivano i velieri sui fiumi e le torpedo sui rettilinei cilindrati. Dolce e bella città. Si condivideva volentieri con l'aeroplano calante il senso d'esserne calamitati.

L'aeroporto è al margine. Ivi si svolgeva l' innesto tra la linea fascista e la linea britannica. Ala Littoria. Imperial Airways. Ma nonostante tutto l'incontro riusciva scorrevole, come quello vicino dei due Nili. Sceso giù dall'altopiano della nostra dura conquista, il fiume della nostra posta s' inalveava agevolmente con quello proveniente nientemeno che da Città del Capo e ingrossàntesi di bandiera inglese in bandiera inglese fino all' Egitto. La cortesia aviatoria è più consistente della cortesia diplomatica;

e chi vola per l'Africa non può non ricevere l' impressione che ci sarebbe posto per tutti.

Intanto, mentre la nostra scorta militare atterrava puntualmente a sua volta, noi, prima di esser lasciati circolare nel Sudan angloegiziano, venivamo perquisiti con cura in mezzo al campo. Proibite le rivoltelle. Proibite le macchine fotografiche. Sudanesi erano quelli che ci frugavano nelle valigie, inginocchiati nella sabbia; egiziano quello che si chinava a sorvegliarne il lavoro; e inglese uno che da lontano ed all'ombra dirigeva le operazioni senza parere.

LE INDISCRETE ALLUSIONI DEL NILO

Impresa d'A. O. a parte, il Sudan trovasi da quasi quarant'anni in stato d'emergenza. La legge che vige è la legge marziale. E non è possibile avervi rappresentanze consolari. E per entrarvi occorre un preventivo permesso.

Acquistare le Chevrolet fu facile. Bene organizzato è il commercio, a Cartum, centro di quell' immenso e sparso territorio che affacciato al Mar Rosso, collegato con la vena maestra del Nilo al Mediterraneo, lanciato a sud verso l'Oceano Indiano, fa da collettore di traffico e transito per tanta parte del continente; a Cartum, nodo delle carovane provenienti dall'Africa Equatoriale Francese, dal Congo e dal Ciad, vasca in cui affluisce col Nilo Bianco e col Nilo Azzurro il commercio dell' Etiopia occidentale,

tappa dei viaggiatori che scendono dall' Egitto o risalgono dal Chenia, dal Tanganica e via via fino da Città del Capo. Meno facile fu, con le macchine, ripartire: anche la polizia è bene organizzata, a Cartum.

All' indomani dell'arrivo venimmo infatti convocati a un commissariato, dove un signore sorridente ci comunicò che per andare a Cassala e Tessenei esisteva sull'Atbara un unico ponte e che ad attraversarlo occorreva un permesso non ottenibile prima di alcuni giorni. Prima, cioè, che lo avessero attraversato quelle tali truppe indiane. Ma questo non ce lo disse.

Così non rimase che rassegnarsi a una virtuale prigionia, tutt'altro che priva d' interesse. Per fortuna la radio ci confermava sera per sera il prolungarsi «lassù» della sosta di operazioni. Con tre macchine e molte ore a disposizione prendemmo a frugare la città.

*

Serate lunghe e meditative, nei cine all'aperto. L'aria era come una bibita calda; e le stelle, enormi. Capitava di sorbire certi film francesi, marsigliesi, con allusioni di politica interna e di polemica antifiscale, finiti ai tropici chi sa come; o i film di Hollywood e di Elstree, con sovraimpresse didascalie in arabo. Dai posti «neri» li seguiva in impenetrabile silenzio una folla di barracani, chiara nella notte. Che cosa afferrava essa dell'*argot* di Marsiglia, dello

slang di San Francisco, di tutto il nostro mistero « bianco » ?

Il pubblico interessava assai più della proiezione. Una notte trovammo seduti davanti a noi un centinaio di giovani biondi, in camicia di seta cruda, dalla nuca ben rasata. Sembrava non so che collegio di figli di milionarî in crociera ; ed eran soldati.

I soldati inglesi nel Sudan sono pochissimi. Anche allora, pare, non più di cinquemila. Pochissimi, e a paga lauta. Non « truppe bianche » accanto a « truppe di colore » : sibbene una specie di guardia scelta e signorile, immune da bisogne gravose. Gli arcangeli del prestigio inglese.

Coloniali da pochi mesi, — e attraverso un'esperienza iniziale, in una fase di conquista, in un problema di masse, — noi eravamo abituati a vedere le quistioni di governo africano a tinte semplici e nette. A bianco e nero, è proprio il caso di dirlo. Nel Sudan ci si offriva l'esempio di soluzioni ben più complesse e sottili. Istruttive, se anche partenti da premesse tanto diverse.

Come è noto, i funzionarî inglesi destinati al Sudan escono da un'apposita facoltà universitaria e fanno parte di un apposito ruolo : nel Sudan si svolgerà tutta la loro carriera. Governano quindi con una sapienza specializzata, con una sottigliezza quasi cinese. Presto ti accorgi che le apparenti contraddizioni sono i vari aspetti di una sola logica, fredda e aderente.

Nella gerarchia locale, dunque, gl' Inglesi non si

collocano al vertice ma molto più su, in un Olimpo di « fuori classe ». E non in quanto bianchi, ci si collocano, ma in quanto Inglesi. Poco numerosi, scelti, governano e controllano, dirigono le grandi aziende cotoniere e posseggono. Il fatto che nel governare essi siano nominalmente affiancati dagli Egiziani non vela agli occhi indigeni il loro potere pieno, anzi lo sottolinea : chi comanda realmente, in politica, non diminuisce ma aumenta il suo senso di « contare » se formalmente gli sta alla pari un altro il quale non conta. Come dappertutto, nessun Inglese lavora manualmente. Come dappertutto, per la salute c' è il golf. E per guardia del corpo di questo nucleo eccelso ci sono gli arcangeli in camicia di seta cruda.

Saltiamo moltissimi scalini : allora troviamo da una parte i « colorati », da un'altra i bianchi non inglesi. Al pari degli occhi abituati al buio, gli Inglesi sanno distinguere bene, nel nero degli africani. Abbandonano alla nudità primitiva le tribù nilotiche; o al massimo lasciano che convertendole all'abito la concorrenza dei missionarî apra nuovi mercati al monopolio dei cotonieri. Enucleano le stirpi più intelligenti, le gerarchizzano : nelle truppe nere, i neri arrivano a gradi elevati ; negli uffici pubblici, gli impiegati di colore non mancano. Naturalmente, fra il maggiore nero che vedemmo a Cassala e il semplice soldato inglese che vedemmo al cinema, c' è un abisso ; così pure fra il cittadino privato di S. M. Britannica e il più « arrivato » dei funzionarî di

colore. Anche per strada, i colorati hanno proprî tramvai; proprî caffè, dove i grammofoni gargarizzano con infinita monotonia dischi coranici. Inoltre non è che il dominatore si scalmani per il «progresso» dei sudditi. Non risulta che apra scuole nei villaggi trogloditici del Kordofan o che epuri dagli stregoni gli Scilluk o i Nuer. E a Cassala è proibito agli indigeni di possedere una radio; proibito salire su un aeroplano. Ma fin dove la spinta a una cultura è spontanea ed insopprimibile, pronto arriva il riconoscimento: la distribuzione di gradi e di incarichi differenzia la massa, approfondisce i solchi delle ambizioni di famiglia e degli snobismi di tribù, lega il meglio allo Stato.

Quanto ai bianchi non inglesi, esiste anche fra loro una scala di valori, ma creata da loro stessi, dalla loro varia dignità di vita. Agli Inglesi non dispiace che questa scala sia visibile ai neri, che anch'essi imparino a distinguere nell'altro campo, che graduino il loro segreto disprezzo. L'importante non è un astratto e impossibile prestigio bianco, ma il prestigio inglese. Così, da un settore di bianchi più vasto ed infimo il quale press'a poco si confonde con la razzamaglia indigena, — gente levantina, meticciata, — si sale per sfumature fino a posizioni alte e solide, fino a gente veramente in gamba (e non pochi sono Italiani). Ma se costoro possono commerciare o imprendere opere, s'evita d'altronde che abbiano concessioni agricole, aziende industriali, interessi stabilmente radicati al suolo. E il loro mondo

resta separato sempre dal mondo britannico. Rarissimamente un non inglese viene ammesso al club di Cartum. Nelle pratiche con gli uffici, tutti vengono trattati con cortesia, ma non ci si scorda mai che l' inglese è uno di casa, il nero è un suddito e il bianco è uno straniero.

*

I neri che circolano per la città europea hanno un'aria addomesticata. Sono gli scrivani, i miliziani, i faticanti, i facchini, i servi e gl' informatori dei dominanti. La città indigena, Omdurman, è Sudan allo stato puro, dominato più che addomesticato. È il porto dell'oceano di sabbia.

Tra le due città che fanno Cartum come i due Nili fanno il Nilo, c' è il fiume. Un lungo ponte metallico e una tassa di pedaggio e molte altre cose dividono Omdurman dai campi di polo, dai giardini in fiore, dalle piscine, dalle uccelliere, dagli emporî, dai conti in banca e dagli ufficiali in dinner-jacket bianco della città europea.

Omdurman, è se non il massimo, uno dei più vasti agglomerati africani. Cento stirpi s' incrociano e gonfiano in quel crogiuolo. A quel sole il seme dell'uomo nero fermenta, chiamando miliardi di mosche. Ogni camera è postribolo, ogni porta è bottega e ogni piazza è mercato. In ogni via un mugolio di cantilene fa da letto sonoro al torrente delle contrattazioni, delle lusinghe e delle liti, entro un

odore fuso di zafferano, di pesce, di cammello, d' incenso, di gente in sudore e di carne squartata. Diresti che, acuto quanto in un pepe, quest'odore risieda nella stessa polvere della strada, nella stessa sabbia, rossiccia come quella dei circhi equestri. E i cammelli, gli asini, i cavalli la muovono, la montano ; e i ragazzini nudi vi si rotolano, se ne impastano ; pare ne nascano, come le ciotole del vasaio.

Si può impedire al vento di alzare la sabbia, venuta l'ora, di sollevare il deserto ? Si può impedire a un profeta periodico, inevitabile quanto una epidemia o una cometa, di agitare le moltitudini dei barracani, di sollevare Omdurman ? Certo, la casa del Mahdi è ridotta a museo, e di parete in parete zagaglie e cannoni, pallide lettere e plastici, oleografie di cariche di cavalleria e di ufficiali inglesi in scopettoni ed in fez rammemorano a tutti che l' Inghilterra di Gordon e di Kitchener sa vendicarsi, sia pure con un po' di ritardo. Ma l' interno del museo lo visitano i turisti. I mussulmani passano devotamente accanto alle mura esterne, la notte ; le sfiorano, le toccano. E quanti giornali leggono, gli arabi e i levantini accoccolati sulla soglia dei caffè ! Le insurrezioni del Darfur risalgono appena al 1916, al 1921 ; e l'ultima ribellione della città indigena lievitò nel 1924. Data da allora l'attuazione, per parte degli Inglesi, di una specie di piano regolatore.

In quella boscaglia umana che è Omdurman, tropicalmente spessa, intricata ed insopprimibile, —

bombardata e incendiata rinacque più rigogliosa, servendole da limo la propria cenere e il proprio sangue, — si è rinunziato a sbrogliare il groviglio, a ridurre la macchia a parco e a giardino. Tirando dritto come con le cannonate di Kitchener, si è preferito tagliare nel vivo tanti varchi larghi e uniformi, i quali si intersecano ad angolo retto. Nello stesso modo si violentano coi rettilinei le foreste vergini. Non è che questa gratella stradale abbia segnato il principio di un risanamento urbanistico. Semplicemente, essa dà modo all'occorrenza di «tenere» Omdurman con qualche autoblinda e con una ventina di mitragliatrici ai crocicchi.

*

L'imperio è solido. Oltre le truppe indigene, e le truppe di colore affluenti da altre colonie, — come gl' Indiani che marciavano in quei giorni verso Gallabat, — due reti sono potenti: l'aviazione e l'informazione.

Gli informatori traversano nel mondo intero un'èra di grande auge. Ma in Africa e nel Vicino Oriente lo spionaggio cresce di pari passo col caldo, assume via via un' intensità tutta sua; il ronzio ne diventa sensibile nell'aria. In A. O. eravamo come dentro una zanzariera, assediata tutt' intorno dal ronzio di Gibuti, di Aden, di Port Sudan, di Cartum, di Nairobi.

Ci si offrivano per ciceroni, a Cartum, strani si-

« Il principio del giorno era nel primo motore ; nella prima doccia, sotto un bidone da benzina bucato ». (*Goldoni*).

Somalia. Bombardamento a Gorrahei.

gnori, di una cortesia estrema. Uno parlava italiano, era nato in Armenia, possedeva boschi nel Gimma. Diceva male degli Inglesi a ogni whisky. E a noi il farne gli elogi. Poi ci fu un greco che non senza mistero mi significò di volermi parlare. L'appuntamento era per le quattordici su una cantonata : all' insegna dell' insolazione. Apparve lontano nella via deserta accennando che lo seguissi. Finii in un alberghetto con le stuoie abbassate. Voleva mettersi a disposizione « dell' U. P. » ; cioè, — immagino, perché non ebbi il coraggio di domandarglielo, e lui parlava sempre per iniziali e per sigle, — dell'Ufficio Politico. Io sapevo che egli si trovava già a disposizione di non meno di tre « servizî ». Guardavo nell'ombra meschina della cameretta ordinata la macchina da scrivere, con la carta velina e la carta carbone, indovinando in lui una spia burocratica, meticolosa, forse non priva di fantasia sedentaria; poco adatta all'avventura, e solo felice quando poteva ritirarsi a battere le sue informative circolari, o a variare in due lingue e per due punti di vista la stessa invenzione. Per guadagnare fiducia e amicizia i suoi mezzi consistettero in una bottiglia di birra e in una raccolta di fotografie pornografiche. Tentato nientemeno che l'argomento guerra, ripiegò non senza malinconia verso il tranello dell'offrirsi per farmi fotografare certe mulatte (come ho detto, le macchine fotografiche eran proibite). Dal caldo e dalla noia mi prese la smània, mi pareva d'essere non da una spia ma da un professore di greco, a ripetizione.

Tuttavia noi tre eravamo così soli nella bella città e il clima era tale che quando costui ci promise di condurci dopo cena « dove sapeva lui », dovemmo pur accettare. Prima s'andò al cine. Quindi ci guidò a una via periferica della città europea, una di quelle vie di villini la cui ultima cancellata dà sul deserto.

Un cancello. Aperto che ce lo ebbero si vide un villinetto borghese, e davanti alla facciata, in giardino, una bassa mole biancastra, che poi si capì essere una fila di brande accostate, gremita di dormienti, sotto un lenzuolo che per fungere anche da zanzariera copriva i corpi interamente, teste comprese. E si udiva russare. Il ruffiano mulatto che aveva aperto il cancello era salito in casa ad accendere luci e a prendere un lume a petrolio : ora tornava gridando al mucchio di svegliarsi. Qualche grugnito, qualche movimento, poi il lenzuolo scivolò via e apparve una massa oscura di membra e di torsi. C'erano alcune vecchie laide e alcune bambinette, e, commiste a tali madri e sorelle, alcune ragazze. Esse si districavano dalla parentela sbadigliando, si stiravano dentro i càmici lerci.

Fuggimmo inseguiti dai richiami del mulatto e poi dal trotterellare del greco costernato. Del resto, in un certo senso, la visita non era stata del tutto inutile.

Ma quel clima ! Quel clima ! Ecco che ci riducemmo ad accettare una seconda proposta. La spia pronunziava *tabarin* non da greco moderno ma da greco antico, facendone un vocabolo proparossìtono e

trasformando il ti in theta: *thàbarin, thàbarin*, ripeteva dolcemente. Questo locale all'aperto consisteva in una delle solite piste di ballo con numeri di varietà. Le ragazze erano mediocri e affaticate, ma bianche. Dovevano però restare fino alla fine delle danze.

Declinando dal nervosismo verso una mortale tristezza e solo sospinti da certe estreme ed improbabili speranze, rientrammo al Grand Hôtel, congedato il greco con infamia. Chi sa, chi sa, c'erano stati arrivi nel pomeriggio. Ma sulla terrazza illuminata trovammo sola una coppia: un ufficiale inglese e una giovane e deliziosa signora vestita da cavallo. Bevevano, in luna di miele. Salii in camera ma era irrespirabile, quella notte tutti avevano preferito i letti in veranda. Dalla veranda mi misi a guardare la coppia, giù. Mi irritava, ma non ne potevo fare a meno. Era la prima donna bella, elegante che vedevo da qualche mese. Aggiungete le stelle ed il Nilo Azzurro. Dopo molto tempo i due salirono e poiché i letti nella lunga veranda erano divisi solo da paraventi e si udivano i colpi di tosse e lo sfogliare dei libri di ognuno, ci toccò l'eco di una veglia cigolante e ridente.

Maledetto chi adopra per spie greci ed armeni, e non donne bionde.

*

Fragile e rada, ma brillante, la ragnatela del comfort si stende sui due milioni e mezzo di chilometri quadrati del Sudan. Ha i suoi punti d'appoggio nelle oasi cittadine, Cartum, Wadi Halfa, Port Sudan. E dall'uno all'altro di questi porti di fiume, di mare o d'aria corrono i fili dei binarî, delle rotte aeree o fluviali e raggiungono El Obeid, Gambela, Nimule.... Così, nelle poltrone di vimini dell' Imperial Airwais, ai bar dei Pullman, o in quelli incroci di battello, di mulino e d'albergo che sono i vaporetti a ruote del Nilo, il turista invernale che traversa i deserti, le foreste, i massicci e le paludi del Sudan ha modo di veder tutto e sempre attraverso una ottimistica luce di topazio, attraverso un gran bicchiere di whisky ghiacciato.

È una lente che sfuma i contorni. E aiuta a quell'oblio, il quale costituisce una delle incrollabili basi su cui poggia il sistema imperiale britannico. Chi avvertiva, sulle terrazze del Grand Hôtel di Cartum, durante le lentissime fini di pomeriggio, di trovarsi circondato da centinaia di chilometri di deserto, di arsura e di desolazione? Là nulla manca di quel che serve a dimenticarsene. C' è il senso dei prati nelle pupille delle signore che tornano dal golf e dai tennis d'erba. C' è il senso di *home* nel suono alterno e sommesso delle docce, dei ventilatori e degli uccellini nelle uccelliere. Chi avvertiva un quaran-

tennio di leggi marziali? C'è il senso dell'impero provvidenziale, fluente e « caratteristico », nelle due sottostanti vie parallele, una d'asfalto e una d'acqua, lungo-Nilo cilindrato e Nilo Azzurro (azzurro, o quasi); e nei neri biancovestiti che vi transitano silenziosi o cantando, trainati dai cavalli o spinti dalla brezza.

Perfetto. E per preghiera della direzione la radio d'albergo non captava i comunicati della guerra vicina, sibbene diffondeva ballabili. Quanto, quanto eravamo soli noi tre, nella piccola folla ricca seduta davanti ai grandi bicchieri; quante cose nessuno intorno ci perdonava.

Imperdonabile era, intendiamoci, non che i Romani fossero giunti fino alle paludi nel cuore del Sudan, non che soldati italiani fossero stati i soli a sconfiggere i dervisci in battaglia, non che operai italiani avessero costruito le faraoniche dighe del Nilo. Imperdonabile era che a un tratto ci fossimo messi a ricordarcene, a tirarne delle conclusioni. In tal modo attentavamo all'oblio, questa pietra angolare.

Anche era imperdonabile che con una guerra venissimo a ricordare (sempre a ricordare!) che gli imperi sono creature di sangue, come i figli. Come i figli. Perché non importa se la grossolana indecenza di un parto sta all'origine di ciascun uomo, e anche, ahimè, di ciascun Inglese: ufficialmente ciascun Inglese è stato trovato nell'orto sotto una foglia di cavolo. L'impero è stato trovato sotto una foglia di palma. I nostri vicini di terrazza chiudevano le

valvole radio, chiudevano le orecchie ai gridi del nuovo impero nascente, ai rumori del nostro parto collettivo.

Ma soprattutto non ci perdonavano il metodo; lo scrupolo ingenuo con cui ci affrettavamo ad aprir scuole e ad assicurare un regime di normalità e di leggi civili nei paesi appena conquistati. Non ci perdonavano di accampare le formidabili giustificazioni storiche della migrazione e del popolamento. Non ci perdonavano quel senso di solidarietà bianca che noi affermavamo d' istinto, nelle tenebre del mondo camitico....

Oh, ma perché continuare? Era una polemica senza suono né gesto, tutta rinchiusa dentro. Sedevamo in eguali poltrone a sorseggiare lo stesso liquido, il tradizionale whisky dei crepuscoli d'Africa. Nel bicchiere il topazio tendeva al viola, s' imparentava all'ametista.... E in fondo, e nonostante tutto, s'era i primi noi a riconoscere che Cartum è una bella città, Port Sudan (per ora) il primo porto del Mar Rosso, le piantagioni di Gheriza una meraviglia; che ognuno colonizza secondo il suo metodo, e che, comunque, ogni fiore di civiltà fatto sbocciare dalla sabbia merita benedizione.

Soltanto, ecco, non ci faceva dispiacere che nel volgere intorno felicemente lo sguardo i nostri vicini di terrazza incontrassero una — una almeno — leggera delusione.

Da una cosa quelle coppie in viaggio di nozze imperiale e quei vecchi milionarî svernanti erano un

poco delusi. E cioè dal colore del *Blue Nile.* Non lo trovavano abbastanza turchino. Su in Etiopia il Nilo Azzurro è fedele al suo aggettivo. Fra Omdurman e Cartum turchineggia in pelle in pelle, ma sotto è rossastro. E al tramonto arrossa più che mai.

Peccato. L' Inglese non gusta quella tinta, in una veduta d'albergo. Si direbbe che il fiume abbia serbato il ricordo dei tanti massacri succedutisi sulle rive, e che non riesca a dimenticarli. Che riesca, anzi, a non farli dimenticare. È quistione d'educazione. L' Inglese non ama le allusioni insistenti.

IN PENITENZA, SENZ'ALI

Finalmente ottenuto il permesso si partì avanti l'alba, ognuno dei tre al volante di una Chevrolet. Nella macchina di testa sedeva anche una guida, un giovane sudanese, impenetrabile. Nei sedili posteriori ballonzolavano latte di benzina, di biscotti e di sigarette, botticelle d'acqua, scatolette di carne e di frutta, bagagli. Esternamente avevamo legate agli sportelli altre ghirbe d'acqua. Infastidiva quel non possedere neanche una rivoltella.

Da principio la pista del deserto corre fra acacie. Si saltella su un mare di onde piccole e aspre, che l'auto prende di prua. Poi s'alternano sassaie a sabbie dove si naviga derivando o s'affonda. Non manca però qualche tratto liscio e duro che per-

mette brevi assaggi di velocità, parentesi di miraggio autostradale fra due calvarî.

Presto il sole arroventò il cerchio dell'orizzonte. La sahariana s'appiccicava alla schiena e allo schienale. Il motore era un forno. Pareva di tenere i piedi su un assurdo scaldino, e ogni tanto il radiatore sbottava in eruzione.

Avremmo dovuto mantenerci sempre in vista l'uno dell'altro, ma non era facile, poiché si suscitava in aria una trincea di polvere, densa e ferma. Ci si distanziava, ci si smarriva. Soste ; ritorni, ricerche.

E cambî di ruote, sopra i denti canini delle petraie, disincagliamenti collettivi dalla sabbia, scavando intorno alle ruote, improvvisando tappeti di sterpi. Insomma, la vita che gli autisti di bassopiano eritreo o di steppa somala facevano e fanno ogni giorno.

Soltanto, là nel deserto sudanese si era più soli. Al mattino, durante otto ore, i nostri incontri furono unicamente : una migrazione di rondini, che dava piacere a guardare, alleggeriva; e una migrazione d'uomini. Questi erano una tribù nomade in sosta a un pozzo. Avevamo avvistato da lontano sulla pianura un anfiteatro di rupi nere; e non si raggiungeva mai, come sempre nel deserto. Quando entrammo nell'anfiteatro, che aveva il pozzo al centro, ci accolse l' immobile meraviglia di una carovana.

Si fece rifornimento. Bere era diventata una delizia feroce, contésaci dai motori. A mezzogiorno mangiammo sotto un albero, solo al mondo. Con-

sunta, lisa, la sua era l'ombra di un'ombra. Voluttà di trangugiare in fondo alle scatole di latta il brodo dolce e tiepido degli ananassi.

Dopo pochi minuti si sussultava di nuovo. L'aviatore d'Africa ama i viaggi in auto come una penitenza, come una necessità periodica di contatto diretto e macerante con la realtà africana : ma porta in essi un'abitudine appunto aviatoria, e forza le tappe in modo arbitrario. Nostro ambizioso programma era di arrivare al ponte sull'Atbara prima di sera : forse, al di là, la pista migliorava e avremmo potuto raggiungere Cassala.

Ma i motori sforzati odoravano di leghe fuse e di guttaperca bruciata, e perdevano i colpi. La vampa del sole e del motore e il nebbione d'arenaria acuivano l'arsura. Ormai l'acqua andava tesoreggiata per le macchine.

Altre sette ore, e cominciarono a spesseggiare quelle zone liscie e dure dove ciascuno può scegliersi la pista ; e si navigava di conserva, accanto. Come cavalle vicine alla stalla le macchine sentivano la sera e l'annunzio alberato del fiume. Leste, affiancate, sobbalzanti appena, esse mi ricordavano allora gli aerei in formazione.

Ci tuffammo nella foresta d' impeto, cercando d'agguantare il sentiero del ponte. Se fuori della foresta imbruniva, dentro annottava. I fari si spalancarono su ammassi di tronchi, di fronde e di cespugli, incombenti da tutte le parti.

Dopo una giornata desertica di viaggio « tirato »

era pur refrigerante quel buio vegetale, quell' intrico di tubi verdi pieni di umor di fiume. Ma la via giusta non si trovava. Nelle tenebre era impossibile distinguere la pista degli uomini dal varco degli animali e dal cammino dei torrenti. Il sudanese ci faceva soffermare; subito il buio se lo inghiottiva.

Cercava, carponi. Dopo qualche ora di labirinto trovammo il terrapieno della ferrovia. Ma la foresta stringeva il binario così da presso che risultava impossibile seguirlo. I pareri cominciarono a dividersi. La sedicente guida teneva un contegno irritante, per la qual cosa Bellia, che è un diplomatico, prese a prometterle calci e bastonate con la sua voce educata, sommessa. Chi proponeva di cercare il ponte; chi Kashm-el-Ghirba, che avrebbe dovuto essere il più vicino villaggio.

Queste sillabe, Kashm-el-Ghirba, acquistarono quel tono agognato e improbabile e quel sapore di insonnia che assumono i nomi dei piccoli luoghi introvabili, estremamente importanti una notte e irricordabili poi. Io scoprii una radura serpeggiante che mi parve la strada ed ebbi l' infelice idea di impegnarvi le macchine. Era un letto di torrente; s'affondò nella sabbia infida.

Fu a questo punto che dal folto dell'oscurità silvana, anzi, dal buio dell'eternità, emersero tre grandi negri con archi e frecce. Chi sa qual dialetto parlavano. Laborioso fu il conciliabolo col sudanese di Cartum. Finalmente venimmo a comprendere che

quei tre uomini della foresta avevano perso la strada anche loro.

Si finì per raggiungere, non certo il ponte, ma il fiume sì, e ce ne abbeverammo. Si disposero le macchine a triangolo sul greto e si dormì sui sedili, lasciando i fari accesi contro le bestie. L'alba ci rivelò che il fiume era largo e bellissimo. Un nomade in cammello lo attraversava, mostrando come il guado fosse troppo fondo per le macchine. Ci dètte indicazioni, e trovammo il sentiero del ponte.

È un ponte di ferro, strettamente ferroviario, col posto per i soli binarî. Attraversatolo, i soldati sudanesi del posto di guardia ci bloccarono. Il permesso che avevamo non servì. Occorreva un visto a Kashm-el-Ghirba. Così fu necessario ripassare il sospiratissimo ponte e guidati da uno dei soldati correre per un'ora buona fino a trovare il villaggio.

Un villaggio militare, dai tucul rigidamente allineati. Il visto andava messo alla stazione. Alla stazione ci fecero capire che dovevano prima telefonare a Cartum. Le ore passavano. Il sole infieriva. Nell' interno della minuscola stazione un arabetto occhialuto, in camicia da notte, cercava una comunicazione attraverso i centralini del deserto.... Gli altri impiegati sonnecchiavano. Noi sedevamo sul binario (la possibilità di un treno era l'ultimo dei pensieri possibili), e chiacchierando e facendo i conti del tempo ci accorgemmo essere il 28 ottobre : i miei amici mi invitarono a celebrare la data.

Per un miracolo del tutto insperato la comunicazione riuscì a stabilirsi e si poté ripartire per il ponte, questa volta attraversandolo definitivamente. Il caldo era intenso e secco, a ogni respiro pareva d'avere due fiammelle sotto le narici; e la sabbia era rossa, ondosa. Giungemmo a Cassala intrisi come operai di un colorificio.

A sera, lampadine elettriche alla mano, ci recammo dal residente, che ci aveva invitati. Fu, in mezzo a un giardino oscuro, sotto una lampada dal paralume di zanzare e di farfalline, uno strano colloquio, il cui diagramma comporterebbe lunghe depressioni ondulanti e improvvisi mazzetti di punte: lo whisky, il caldo, il sonno e la solitudine invitavano a una conversazione semplice, svogliata e umana: la diffidenza reciproca ed il puntiglio pizzicavano i nervi.

La mattina dopo si riprese la corsa nella sabbia, si mostrarono i passaporti alle due zeribe di confine e si procedè per Tessenei-Agordat-Cheren (automobilisticamente il tratto più duro del viaggio) fino all'Asmara.

LEVA DI DIECIMILA CAMMELLI

Durante l'utimo tratto del viaggio desertico incontrammo diverse carovane di cammelli, comprati dagli Italiani per l' impresa. L' impresa d'A. O. si è fatta coi veicoli a quattro ruote: ma anche con le bestie a quattro zampe. Muli, principalmente. Il fante

e l'artigliere da campagna se li portarono dietro in Abissinia come dappertutto: chi mai li separerà? Dagli aeroplani, le Divisioni avevano per distintivo i parlamenti circolari dei muli.

Essi trovarono nel muletto etiopico un fratello minore per statura ma non per resistenza. L'asinello indigeno completava questa famiglia piccolina e meritoria, dai musi scolpiti a serie in un blocco di simpatia. Quando s' incontrava una moltiduine dei minuscoli ciuchi in marcia conveniva soffermare la macchina, tanto corrono addensati, serî e intenti, tanto è gradevole all'udito il loro passo netto, folto, leggero.

Finalmente, i cammelli. Quanti n' è morti di fatica e di nostalgia sulle montagne dell' Entisciò, del Tembien? Ed era inutile dar loro il cambio coi poveri cammelli del nord eritreo, dei bassipiani sudanesi ed arabici. Bisognò cercarne sempre più lontano, fra le stirpi dei cammelli di monte di mezza Africa. In quel mese ne stavano acquistando diecimila, provenienti dai massicci centrali del Continente.

Come si fa ad acquistare diecimila cammelli?

In un ufficio rombante di ventilatori un grosso commerciante tropicale di Cartum (di quelli che trattano in grande le partite più disparate, dai bufali alle zanzariere e dagli pneumatici ai brillanti) telefona con una fretta americana e con un abbreviato gergo angloarabo ai suoi corrispondenti in El Obeid, ai suoi soci del Lago Ciad. In Eritrea cercano altri diecimila cammelli da altopiano: passare la parola.

Da quel momento in poi la parola «passa» più

lentamente: non più per filo, ma di bocca in bocca, agli appuntamenti settimanali dei mercati dell'Equatore, ai convegni mensili delle carovane. Lentamente ma sicuramente si diffonde in tutto il Darfur, percorre l'Africa Francese e tocca il Congo. Un vento di mobilitazione comincia a rimuovere e a sospingere le stirpi dei cammelli da montagna. Come i soldati il numero del reggimento sul berretto, così i cammelli portano il segno della tribù sulla pelle dei fianchi, e i cammellieri sulla pelle delle guancie. Un poco tutti i segni dell' Africa orientale e centrale sono rappresentati nelle lunghe file indiane che ora sempre più frequenti convergono verso Cartum.

I cammelli più lontani arrivano in treno. Dai vagoni scoperchiati il cespo dei colli sporge come braccia d'euforbia. Mimetici rispetto ad altre regioni, gli alti passeggeri spiccano sui verdi e sui gialli differenti di queste foreste e pianure, di meridiano in meridiano. Scorrono i fiumi nei bulbi oculari. In treno, i bovi stanno spauriti o istupiditi come le serve. Miserabili ma gransignori, i cammelli affèttano abitudine: e appaiono impermaliti soltanto dalla scomodità di quei vagoni, dalla commistione delle orine. Diresti non che non abbiano mai viaggiato, ma che in una vita anteriore viaggiassero in prima.

Per un terzo del Continente nero Cartum è il gran centro di compravendita della fauna: dal cammello da soma alla zebra, dal leone allo struzzo, alla giraffa, al canguro, al mandrillo, al ghepardo, all'ariel, al pappagallo: con prezzi che variano fra

le cinque lire per la gazzella e le centomila per certi elefanti. Per le belve e gli animali rari il mercato si trova nella città europea, accanto al Grand Hôtel: ed è lo stesso Giardino zoologico. Uno Zoo di sosta e di passo. Su quei praticelli da collegio presbiteriano gli ippopotami e i trampolieri fanno tappa finché non li acquista qualche circo, serraglio o giardino zoologico dell' Europa.

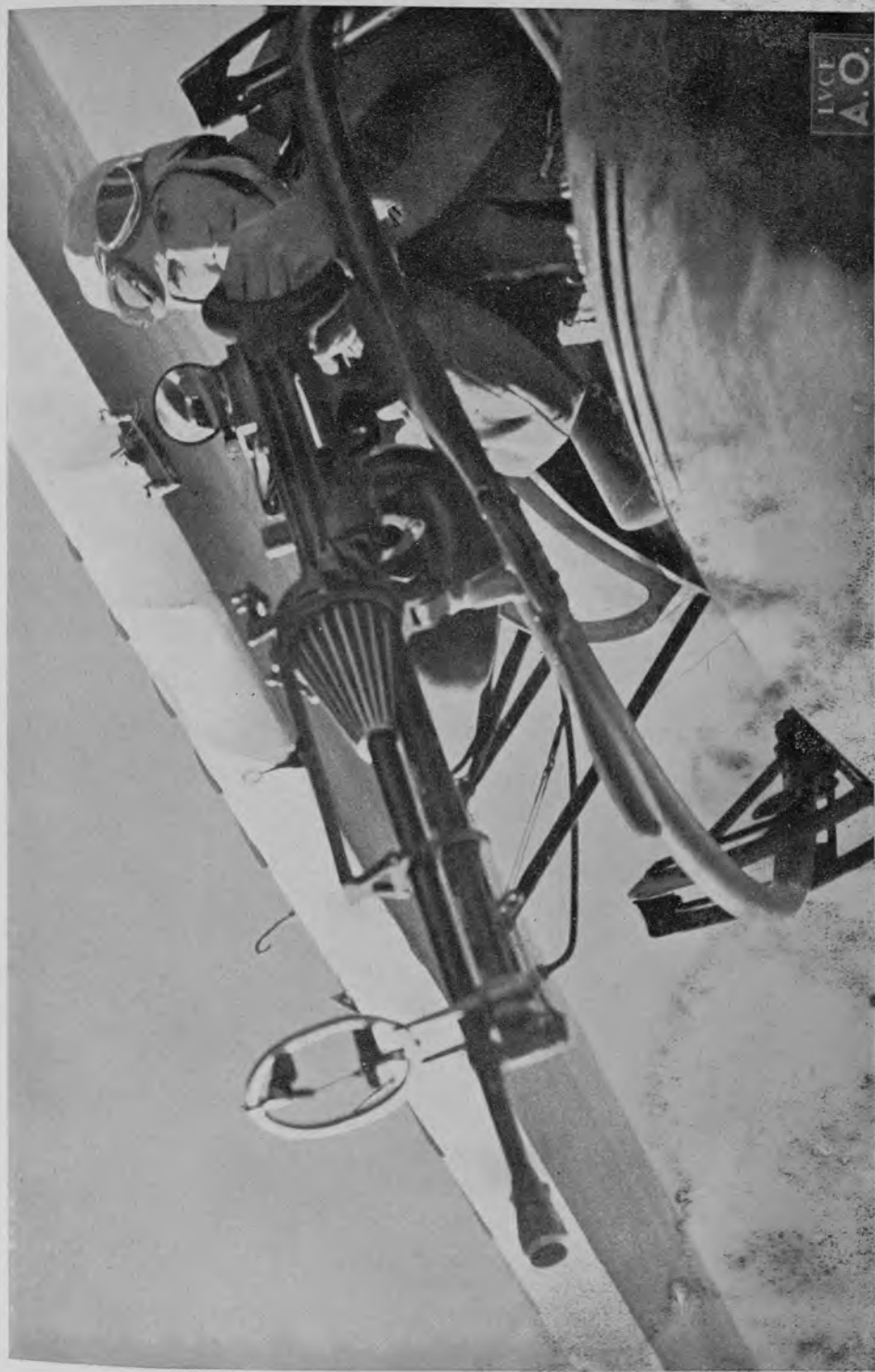
Ma i cammelli, gransignori esuli e decaduti, non sono ammessi sull'asfalto delle passeggiate signorili. Il solo mehara che s' incontra nella città europea è quello su cui siede Gordon Pascià, nell'unico monumento cammellato del mondo. Per le bestie da soma il mercato di Cartum si stende invece di là dal Nilo Azzurro, alla periferia di Omdurman. È un enorme recinto dal bianco muro: un rettangolo di sole e di polvere, un campione di deserto: simile a quelli dove i profeti arringano le moltitudini e le fanno fanatiche, insensibili alle mosche e alla morte. (Chi susciterà la Rivolta dei cammelli? Chi sarà il Mahdi dei dromedari?). A selve vi si stipano i cammelli di monte infiacchiti dalla pianura. La muta delle mosche romba come un motorino. I prezzi vanno alle stelle. Il cammello vale normalmente ottocento lire; ne chiedono millecinquecento, duemila, tremila.

« Quello dei cammelli è un mercato ingenuo », mi dicevano con disprezzo i grossi commercianti tropicali di Cartum. Essi non hanno più fretta, in questa fase; non comprano. Così i capicarovana e

i cammellieri consumano per sette, otto giorni l'aria drogata di Omdurman. Si accoccolano per otto ore alla volta davanti ai caffè senza sedie. Assaggiano qualche mongalla, le più belle figlie d'Africa dopo le sòmale, (zazzera di treccine, vezzi di vetri e di spago, piccoli tatuaggi in rilievo sul ventre; braccia di forma pura quanto i vasi che portano sopra la testa senza reggerli, sicuri nell'equilibrio del passo; sorriso di scaltra infanzia, naso e capezzoli camusi.) E dànno fondo alle piastre.

Allora i prezzi calano puntualmente fino alla normalità, e una notte, a cammelli prenotati e ad acconti versati, il viaggio verso l'Eritrea può riprendere, attraverso il deserto dove non esistono strade e tutto è strada, dove il graffio d'una pista serve non da via ma da orientamento, come la cometa ai Re Magi. Verso Cassala le carovane infittiscono. A Tessenei è il grande concentramento delle gobbe all'ombra dei palmizî, il magazzino generale dei basti di rame e di legno di palma fra le rupi scottanti.

I tre ufficiali e il veterinario del XXVI Gruppo Cammelli visitano e reclutano. Passano in rassegna le diecimila dentiere gialle, valutano dalla grossezza delle gobbe la riserva di forza d'ognuno. E i conducenti ascari dànno il cambio ai conducenti originarî.

I quali se ne ripartono allegri, gonfia la borsa, insieme coi più malinconici dei cammelli: quelli scartati alla visita, — « protestati », direbbe un impresario teatrale. — Gobbe flaccide, pellacce aride

Caduti della Disperata : il sergente Gallini, alla mitragliatrice in torretta. (*Luce*).

Battaglia dell' Endertà : i reparti avanzano verso l'Amba Aradam.

e crepate che di fresco hanno soltanto il sangue delle piaghe immedicabili. Fin dove sarà possibile questi cammelli estremi serviranno a fare la via del ritorno; poi la punteggeranno a uno a uno di carcasse solitarie, rapidamente asciugate dal sole.

Intanto da Tessenei l'esercito dei cammelli di altura s'avvia a lunghe collane di cavezze verso il deposito di destinazione. Ritrovano essi finalmente le loro salite di sasso, l'aria rara, il verde aspro, i gradini delle erosioni.

Hanno percorso mezzo continente, hanno attraversato i due Nili, con un eguale silenzio li hanno veduti transitare le più diverse razze di neri. Guardandoli ora sui crinali dei monti, — orizzonte di ondulazioni in lento moto, quasi una migrazione geologica, — si ha il vero senso di una storia d'Africa in atto, in mutamento. Qui macchine, spedizioni militari e costruzioni lasciano pur sempre il dubbio dell' artificio provvisorio sopra la superficie dell' eterno, dell'episodio appariscente e sfasato sopra una storia autonoma, d'altro ritmo. Quando si vedono i cammelli spostarsi dal Ciad all' Ascianghi a diecimila per volta, allora si sente che l' impresa riguarda anche l'Africa profonda, si svolge anche dentro il suo cuore, la muove.

IL CIMITERO DEI CAMMELLI

Quello da soma non è un cammello meno superbioso degli altri.

Ha anche lui il labbro inferiore pendulo, borbonico, la testa dal giro lento e dalle narici levate come a sfuggire perpetuamente un odore, lo sguardo perpetuamente dall'alto in basso : insomma, tutti quei connotati che fanno somigliare un cammello a un aristocratico maledetto e diseredato.

Quando guardo un cammello mi viene da domandarmi : non sarà la reincarnazione di un granduca, di un milord ? Non sarà stato lui il muto inventore della sillaba *snob* ?

« Vecchio cammello » è il complimento dei Francesi per certe zitelle o madame o vedove, alte, intagliate in un osso di gran lignaggio ; ormai anziane, ma acerbe quanto alla prosopopea. Con quell'espressione azzeccata i parigini hanno còlto uno dei rapporti metafisici di parentela che indubbiamente intercorrono fra il cammello e certe nobiltà.

Fin dalla nascita, « Io sono un Cammello » dichiara il cammello con tutto il suo portamento. E va ugualmente superbo del vigore delle sue zampe e del ridicolo della sua gobba. Permaloso come i soci dei *clubs* ristretti, vegetariano come gli ammiragli a riposo, il cammello trotta con i suoi mezzi ma ti guarda come da una carrozza. In effetti egli è il

veicolo di sé stesso, un veicolo potente e di linea antiquata come le auto delle regine madri.

Egli, al pari dei principi russi che vendono libri nelle trattorie di Napoli o fanno l'autista a Parigi, è uno di quelli aristocratici ai quali la miseria, la fatica, la pazienza e la nostalgia non tolgono dignità, anzi la sottolineano. Più è miserabile e più è signore, il cammello. Più è infelice e più è ironico. La sua eleganza eccentrica, malinconica e dinoccolata si acuisce alle mosche e alle piaghe. Puoi caricarlo di some quanto vuoi: dovrai riconoscere la sua classe, quando al tuo cospetto orinerà con un disprezzo veemente e assoluto.

Io vidi il cammello giungere al fondo del suo abisso di pena. Fu presso Cassala. Avevo sentito parlare in quella città, la sera, di un cimitero dei cammelli. Mi incuriosiva: chiesi ragguagli, e all'indomani mattina per tempo, prima di ripartire, combinai di farmi accompagnare sul luogo. Si trattava di questo. Le carovane che portavano a vendere i cammelli in Eritrea e che, traversato il deserto, sostavano in concentramento intorno a Cassala, erano state diffidate dall'abbandonare carogne nelle vicinanze dell'abitato. Accadeva infatti che i cammelli troppo vecchi, malazzati, idropici od esausti cadessero via via alle tappe del viaggio e più a quelle del ritorno. E poiché non resta, in tal caso, che lasciarli morire sul posto, accadeva altresì che essi servissero di richiamo a iene e sciacalli, visitatori che gl' inglesi di Cassala giudicavano giustamente

indesiderabili. Così i cammellieri avevano ormai imparato ad adottare misure preventive: e giunti presso Cassala accompagnavano i cammelli evidentemente morituri a una valletta distante e isolata, dove legati ad arbusti li abbandonavano senz'altro al loro destino, del resto breve.

Era l'alba ma il sole non era ancora emerso dalla caligine. Dopo diversi chilometri di pista, della guida che mi sedeva accanto non ci fu più bisogno. Bastava andare a odorato.

Il crescente odore di morto mi guidava e mi respingeva. Lo conoscevo bene, dalla guerra: se anche fino allora si fosse trattato più di muli che di cammelli, e più di cadaveri che di carogne. In tutt'e quattro i dominî dei nostri sensi, udito e vista, tatto ed olfatto, la morte accomuna i suoi. Li riduce tutti a uno stesso silenzio e a uno stesso freddo; a uno stesso colore che è il bianco e a uno stesso odore che è l'odore di morto. Tutti i morti puzzano a un modo. Nel nostro ricordo certe carovaniere di Hausien e certi dirupi del Tembien, la valle di Mai Mescic e quella di Quoram rimasero inseparabili da codesto odorino. E poiché nulla quanto gli odori ha potere evocativo, penso che quando saremo dei vecchi reduci dediti al giardinaggio basterà qualche mattina un topo defunto per riesumarci Selaclacà, i guadi del Taccazè, e farci ristare con la forbice a mezz'aria.

Secondo segnale annunziatore del luogo furono i corvi e gli avvoltoi, e gli sciacalli che non senza gra-

zia scappavano dal sentiero come cani orfani e ritrosi. Il sentiero saliva per un costone di sasso: lasciata la macchina ci arrampicammo sul ciglio.

Apparve una conca oblunga. Il solito odore la colmava compatto, consistente. Sulla opposta pendice la scena era di sassi grigi, di grandi scheletri sdraiati sul fianco e di carogne recenti, segnate degli ultimi morsi notturni. Gli arbusti ai quali ciascun cammello era stato legato gesticolavano, nudi di fronde. Goccia nera, qualche corvo sazio spiccava sui rami.

Ed ecco uno dei cammelli mosse la testa e così lo distinguemmo tra gli altri. Era il solo vivo o quasi vivo. Semisdraiato, mosse la testa e guardò intorno con uno strazio sprezzante, con un'angoscia altezzosa, quale un naufrago che non rinunzî al suo grado. (Io pensai, confesso, ai vecchi principi decaduti e spedalizzati, all'alterigia e alla « linea » con cui s'aggirano in gabbana, rósi dai cancri, per le corsie e le ritirate, già somiglianti ai proprî futuri fantasmi per i corridoi dei castelli). Il suo corpo piagato e scheletrico era già nella morte: non aveva, si sarebbe potuto dire, passata la notte. Viva ancora per un momento, la testa sola affiorava al di qua della morte, oltre la nottata.

Ed era pur sempre una smorfia di alterigia a qualunque costo, era una testa a mento levato, quella che adesso con gli occhi socchiusi lentissimamente rotava. Emergeva da una oscura adunata di ombre sfioranti e fruganti, da una tregenda di l-

trati e di sghignazzate, di mandibole accanite fra la putredine e di risse improvvise. Emergeva da un assaporamento eccezionalmente lungo e intero di quel che siano la vita, la morte, il dopo-morte. E avresti detto che soprattutto ne concludesse : mio Dio, che cattivo odore.

Prima di reclinare, ancora una volta la testa di cammello aprì gli occhi: e sassi e carogne, corvi e sole, uomo bianco e uomo nero, tutti fummo compresi nella degnazione e nell'esperienza del suo ultimo sguardo al pianeta Terra.

FRA LE TRIBÙ CHE HANNO DATO PIÙ ASCARI

Testa di ponte sull'acròcoro d' Etiopia, la Colonia Eritrea ha sempre gravitato a sud. Verso sud, verso il Tigrai ed oltre lanciava durante la guerra tutte le nuove strade, con la loro masse e salmerie in marcia.

E il nord? Se c' è in Eritrea una regione meno conosciuta è quella del vertice settentrionale. Motori d'ogni specie rombavano dall'Asmara in giù: là nell'estremo nord era il silenzio di un grande « angolo morto » pastorale, dove gli echi della guerra non arrivavano, donde per la guerra erano partiti tutti gli uomini.

Quel silenzio, fra tanto fragore, finì per costituire uno strano richiamo: a cui furono sensibili quattro giornalisti (Enrico Emanuelli, Renzo Martinelli, Bruno Roghi e io). Con una Balilla aggredimmo quei diciottomila chilometri quadrati fra il Mar Rosso, il fiume Anseba e il Sudan, che costituiscono la giurisdizione della residenza di Nacfa. Ma volevamo far presto. Nella eccellente guida del

Touring (1929), Cheren-Nacfa comporta « ore 28, da dividersi in tre giorni » ; Nacfa-Carora, quattro giorni ; e per Mersa Taclai altri tre giorni. Poi c'è il ritorno. E questo in carovana, dove a muletto e dove a cammello. Ora, tutti questi luoghi e molti altri vennero da noi percorsi, — in andata e ritorno, partendo dall'Asmara e rientrandovi, e sempre in auto, — esattamente in giorni tre e mezzo. Naturalmente fu un altro viaggio tirato (l'ultimo giorno guidai per ventiquattr'ore) : ma ci divertiva di stabilire una specie di primato, e, in più tratti, di far apparire una macchina per la prima volta.

L'europeo non conosce che cos'è un'automobile. Si è abituato a considerarla legata alla strada come la locomotiva al binario : schiava della massicciata e del distributore di benzina. Invece un'automobile è creatura fatta per la libertà, chè può andarsene a spasso per il più accidentato paesaggio senza alcuna necessità di sentiero. Può portare seco il suo rifornimento come il cammello nella gobba. E può benissimo scendere giù per i massi sobbalzando allegramente sui fianchi o abbordare, ringhiando in prima, prode del tutto verticali. La guerra d'A. O. non è stata solo liberatrice di schiavi, ma emancipatrice di macchine. Reduci, quando si corre attraverso la campagna domestica ci assale spesso la voglia di evadere dall'asfalto, di metterci in diagonale per i

solchi i colli le cave i fiumi e i burroni; che sarebbe l'unico modo di «sentire» il paesaggio.

O figurine del primo giro automobilistico del mondo Barzini-Borghese, nelle cioccolate di trent'anni fa: quanto vi ho ripensate, guadando i fiumi con la macchinetta dai baffoni di spruzzo, o sostituendo l'ultima camera d'aria con un' imbottitura di erbe. La pista non era più un sentiero di monte come nel Tigrai né un tratturo di piano come nei deserti: era un sasso ogni ventina di metri, indicante la direzione. Sassi disseminati da qualche zaptiè percorrendo i settanta chilometri impervî e solinghi fra un «piccolo posto» e l'altro, e giudicando via via a suo criterio il punto in cui una macchina sarebbe forse potuta passare. Uno sterpeto, un ghiaieto sono già terni al lotto. Normalmente è la dura maretta delle rughe e delle crepe traverse, la boscaglia, la sassaia, il dirupo. E i sassi indicatori si smarriscono fra i sassi.

Eppure si viaggia, di valle in valle. Eppure nulla attrae come questa traccia anonima e rudimentale segnata chi sa quando da chi sa chi, spesso non ancora sperimentata mai da nessuno, qua e là cancellata dalle fiumane di primavera. Si viaggia, il più delle volte, entro il letto stesso delle fiumane, seguendo le orme asciutte dell'acqua attraverso un paese dove l'acqua è rarissima e perciò dominatrice: l'acqua che incide i paesaggi a suo modo e che comanda la vita degli uomini, erranti col gregge dietro le nuvole pregne di pioggia, pregne di erba.

*

Per tre quarti, fu un viaggio in un pianeta disabitato. Le tribù erano altrove, altrove essendo le nuvole e i pascoli. I baobab drizzavano i rami nudi e sommarî su sfondi di rupi disordinate, come in certi quadri di Sironi, e la specie di Adamo sembrava estinta. Frugando con gli occhi quelle conche svasate, quelli episodî di caos, si perveniva talvolta a scoprire nei fondivalle le tracce delle tribù scese al piano. Erano infatti rimasti gli unici sedentarî della regione, quelli che i nomadi spostandosi non portano seco: i morti. E, accanto alle tombe di pietre ammucchiate, — sulle più grosse, quasi fortini, penzolava uno straccio bianco in segno di resa all'aldilà, — i mucchi dei legni che sorressero e ad autunno sarebbero tornati a sorreggere le capanne dei vivi: gli scheletri smontati dei nidi umani.

*

Addentrandoci, il pianeta si popolò ma di bestie. E la varietà del loro campionario e la nostra solitudine d'uomini s'alleavano per crearci intorno uno scenario da Diluvio e da Arca.

Non parlerò degli sciacalli, delle gazzelle e soprattutto delle lepri, una per ogni ombra di acacia spinosa; né delle terga di bistecca cruda dei cercopitechi e di quelle candidissime degli ariel. Si pre-

feriva di riserbare i nostri colpi per il trotto mostruoso dei facòceri; la nostra meraviglia per il trotto elegante e fiero dell'asino selvatico. Ecco la marmotta, ecco il ghepardo; perfino lo struzzo, che non sarebbe naturale nella zona, ma vi fu importato per un allevamento poi scioltosi e ci si trova a meraviglia. L'uccelliera faceva contorno, ottarde e faraone, merli metallici e colibrì, avvoltoi e bengalini, tortore a maschera di ferro e francolini a gola gialla. I tucani aprivano i grandi becchi come cestini da carta straccia. Gli aironi mettevano nei sicomori un bianco tanto intenso da sfiorare l'azzurro: un bianco-luce, un bianco-ghiacciaio.

Vedemmo naturalmente l'antilope pigmea, il dik dik, ma non avemmo la fortuna d' incontrare l'antilope gigante, l'agazen, re di questa fauna. E restammo inoltre con la nostalgia delle due uniche vecchissime elefantesse che risultano tuttora viventi sulle più alte Rore, sperdute in un mitico limbo di praterie e di cascate.

Ci nutrì la bistecca scura e selvatica del facòcero, e il filetto crudo della gazzella, tènero quale prosciutto cotto. Cacciare era agevole, fra bestie che vedevano nella macchina una bestia nuova e si soffermavano a considerarla attentamente.

*

Anche Nacfa era quasi disabitata, in quella stagione. L'incisione dei suoi filari di euforbie e di

fiori d'àgave sul crinale delle colline contro il cielo riusciva delicata, quasi giapponese. Piantare le euforbie è semplice, basta spiccarne un ramo e ficcarlo in terra: prende, come un geranio. Così il fondatore di Nacfa disegnò facilmente filari di candelabri intorno ai due campifamiglie quadrati degli zaptiè mussulmani e degli zaptiè cristiani. E muratori che per aver pietre a portata di mano bastava si guardassero intorno, gli costruirono la residenza in cima al colle; e, in cima a un altro colle minore e collegato, l'ufficio postale, l' infermeria, il « piccolo posto » dei Carabinieri. In basso giace il villaggio.

Questa è Nacfa. Povera e semplice, la sigilla tuttavia, in quei pochi edifici, in quel disegno di strade e di siepi, nella pianta secondo cui nacque, una gentilezza e un' intenzione: le quali risalgono infatti alla persona di un funzionario coloniale, il cavaliere Efisio Pontiglioni, che Nacfa fondò e a Nacfa visse per ventotto anni. Richiamato finalmente in Italia vi si ammalò, e la morte lo còlse mentre tornava, forse incapace di vivere altrove, alla cittadina cui aveva dato vita per sempre, fondandola non solo come abitato ma come consuetudine patriarcale di governo e come modesto ma attivo commercio di pelli. Ecco uno che senz'essere un genio ebbe quel che in un uomo più vale, cioè il lungo amore a una idea: un' idea che per lui si chiamò Nacfa. Così fosse dato a molti di noi di riuscire altrettanto utili e di lasciare una Nacfa almeno, per traccia del nostro passaggio.

In assenza degli ascari richiamati o volontarî e della massa dei pastori scesi al mediopiano, Nacfa ci presentò i suoi vecchi decrepiti, i suoi bambini in camicia, le donne degli zaptiè velate di rosso o di bianco; e i suoi zebù con i merli sulla gobba, i suoi capretti dal viso ipocrita. Facemmo subito conoscenza con tutti gli Italiani, che erano quattro. Anzitutto il cortesissimo residente, e un eccellente brigadiere dei RR. CC. Poi, all'ufficio postale, un impiegato che ci chiese il favore di mandare alcune cartoline, le quali vennero impostate su un cammello: pare fosse cosa che avveniva a ogni morte di papa e l'impiegato entusiasta non permise pagassimo i francobolli. Infine una bambina morta inseriva con la sua tomba in mezzo al paese una presenza poetica ed onorata.

E venne a salutarci il venerabile Homan, cantibai dei ventiseimila Habab, commendatore, figlio del primo fra tutti i capi eritrei venuti all'Italia. Il bravo settantenne era rimasto solo in paese, avendo le sue genti coi greggi o alla guerra: e quasi solo nel suo harem, avendo divorziato da pochi giorni da una sudanese, che si trovava fra le sue ultime mogli. Harem! Queste sillabe esercitavano ancora su di noi una suggestione liceale. Ma si trattava, in Nacfa, di una casetta spoglia, dove convivevano un vecchio saggio e alcune vecchie devote.

*

Sono finalmente questi gli abitanti del nord eritreo? Con stanco stupore un gruppo d'uomini macilenti ci guarda passare sobbalzando alla volta d'una foresta. Hanno sciamma sbrindellati; un pezzo di tenda pende da un palo come una vela di naufraghi. No, spiega Martinelli, questi sono Tacruri. Gente di passo, che viene forse dal centro dell'Africa, forse da più lontano. Miserabili, da che campano vanno a piedi verso la Mecca, sostando via via per guadagnare da sostentarsi, da pagare il transito marittimo. Accade che partiti ragazzi arrivino vecchi. Come quella delle anguille che nascono in America e traversano Atlantico e Mediterraneo per risalire i fiumi emiliani, la loro vita consiste tutta in quel viaggio. La Mecca è il loro Comacchio.

Allora sono questi altri, questi due giovani slanciati, di un negrore assai lieve, che ci guardano con interesse mentre ci affrettiamo verso il mare, fra i resti di una coltivazione di cotone abbandonata? Sì e no. Questi sono Rasciàida, arabi fuggiti in antico dall'altra sponda per non piegare la loro fierezza: hanno fatto tutti i mestieri, compreso il ladro, il pirata e il contrabbandiere, ma alla razza e alla sua fierezza hanno saputo serbare fede. Il loro sangue non si è mai mescolato, e adesso commerciando coltivando pescando vivono, tribù ricca ed esigua, al nord più estremo e solitario della Colonia,

pronti a passare nel Sudan se si premesse sulla loro libera vita, pronti a tornare di qua se si sentissero disturbati dagli Inglesi. Non c'è da far calcolo su di essi. Ma non disturbano. E ormai sembra convenuto di lasciarli sussistere così, a confermare la regola con la loro eccezione remota e brillante.

*

Fu tra Anghèla e il faro di Mersa Taclai e sulle carovaniere del Sàhel, dove l'orizzonte s'orla di celeste marino e oscilla di caldo, dove il gregge brucava e brontolava la burrasca, che incontrammo i paesi di quella stagione, i grandi accampamenti dei nomadi Habab, Az Taclès, Az Temariam. Rotonde città di tende intorno a una piazza centrale.

Quando in questa piazza si capitava noi, piovuti dal cielo, le reazioni erano varie: dopo un primo sguardo alla prima macchina della loro esistenza, tutte le donne, velate di rosso, si ritiravano nelle tende; gli altri interrompevano le occupazioni (meno chi stava pregando, prosternato in direzione della Mecca, e non spostava la testa di un centimetro) per venirci incontro cortesemente. E ci si disponevano intorno in due file: in una i nobili, le gerarchie dei pastori, nell'altra i rappresentanti che potrei dire corporativi di coloro che commerciano in pelli di capretto o in cammelli. Erano tutti vecchi, trovandosi tutti alla guerra gli uomini validi; dignitosi di lineamenti, con vesti bianche e curate. Ex ascari

del '96 si appuntavano in fretta le decorazioni sul petto. I fanciulli facevano invece circolo intorno alla macchina, ma senza schiamazzi né urti: serî fanciulli già avvezzi ai lavori degli anziani assenti.

A cogliere così di sorpresa il senso di questa società semplice e sana, casta e fedele, tutt'altro che priva di valori civili, non si poteva non concepire grande stima per la regola mussulmana, per il fiore delle genti eritree (che, al solito, è pastorale e rurale, non cittadino), e, anche, per l'istinto di governo degli Italiani. Su 44.000 abitanti nella giurisdizione di Nacfa, ben 16.000 combattevano nei battaglioni ascari o nelle bande irregolari.

In ciascun paese si trovò qualche interprete e le nostre notizie delle recenti vittorie vedemmo passare di bocca in bocca. I capipaese ci ricevevano nella loro tenda ornata di pelli e ci offrivano non senza signorilità quel che potevano, cioè vecchi biscotti, e bicchieri di un'acqua grigia e opaca, immensamente gradita.

*

Le nostre notti furono: una in macchina, una all'aperto presso il faro di Mersa Taclai manovrato da due ascari della Marina, e una dentro il tucul del « piccolo posto » di Madruriet. Questo sorge su una collina, tre zaptié lo abitano, mentre ai piedi della collina le loro famiglie stanno attendate. Prima di chiuderci a dormire in quell'unica casa dal tetto

«Atterrò quindi a Macallè fra i Disperati in festa....». (Ritorno del comandante, pagina 247).

Foglietti dei taccuini di bordo.

aguzzo, scendemmo alle piccole tende, e le donne erano nell' interno, i bambini mungevano sotto le stelle, i capretti sfilavano intorno a un focherello, adagio, scaldandosi un po' per uno. Tenero villaggio di proporzioni quasi umoristiche, pareva, Madruriet, una replica nera del Rio Bo di Palazzeschi. « Una stella innamorata! — Chi sa — se nemmeno ce l'à — una grande città ».

*

Anche i Carabinieri, nei « piccoli posti » del nord eritreo, imparai a stimarli quanto si meritano. Accade che quando il posto si istituisce il punto designato sia tabula rasa. Dopo poco il sottufficiale vi fa nascere la casetta, e il pozzo che serve anche agli indigeni, e l'orto col rosmarino che serve alle sue nostalgie personali. E insegna l'abbiccì agli zaptié, medica gl' indigeni, fornisce i dati per completare le carte topografiche, fa tracciare le piste. Fa, oltre che il capo di polizia, il medico, il giudice di pace, il capomastro, l' insegnante elementare, il geometra. A Carora eritrea, nel punto terminale della nostra corsa, quel maresciallo (solo bianco insieme con due brigadieri in una zona estesa quanto una provincia italiana, al comando di una banda cammellata in continuo spostamento) fa anche diplomazia, avendo da intrattenere relazioni col piccolo posto sudanese di Carora britannica.

Era là da otto mesi, uomo di polizia nomade in terra di nomadi, in un punto del globo che batte

Massaua in calore. Ma nulla aveva perso della sua bonomia paesana: ben rasato, bardato da capo a piedi, sembrava d'incontrarlo non a Carora, ma a Signa o a Belgirate. Lo angustiava soltanto la sete di notizie. Aveva saputo, in ritardo, dell'inizio delle operazioni, un cammelliere gli portò il manifesto 3 ottobre firmato De Bono. Poi, una sera, presso Mersa Taclai, un atterraggio di fortuna di S. E. Valle e del colonnello Biseo gli aveva dato modo di apprendere la presa di Adua, Aksum, Macallé. Noi gli raccontammo il resto, da Ganale Doria alle grandi battaglie. Avendogli domandato se sapeva della morte del Re d'Inghilterra, « No, disse, e non lo sa nemmeno il comandante del piccolo posto inglese. Ma stasera devo vederlo, e glie lo racconterò ».

PRIMA "LINEA IMPERIALE"

Da Croydon si parte per il Sudafrica, per le Indie. Dal Bourget, per l' Indocina. Sono quelle che i Francesi chiamano le *lignes imperiales* di un'aviazione civile; e gl' Inglesi, che sogliono segnarne il tracciato sui mappamondi col rosso delle arterie nelle tavole anatomiche, le *all-red lines*. Esse congiungono una potenza ai suoi dominî più lontani, attraverso fasci di paralleli: e lungo il percorso dimostrano l' irradiazione di quella potenza a popoli di varî continenti, a flotte di varî oceani.

L' Italia non aveva ancora di queste linee. La prima nacque, sotto i nostri occhi, mentre sotto i nostri occhi nasceva l' Impero.

Nel novembre-dicembre vedemmo giungere all'aeroporto dell'Asmara apparecchi italiani che portavano la posta di Roma avendola ricevuta ininterrottamente da apparecchi italiani; e proseguire per Assab-Gibuti-Berbera-Rocca Littorio-Mogadiscio. Nasceva così una linea Roma-Equatore di 7500 chilometri, da cui si vedono tre continenti e tre mari, — Europa Africa Asia, Mediterraneo Mar Rosso

Oceano Indiano, — con scalo in aeroporti di bandiera italiana, inglese, egiziana, francese.

Sui treni internazionali e intercontinentali, Orient Express o Transiberiana, e sull' intensità di « invito al viaggio » concentrata nei loro vagoni, c' è tutta una letteratura, tutto un cinema. Le grandi linee aeree sono meno sfruttate, per quanto la *Flèche d'Orient* vanti già il suo romanzo. Eppure nessun assalto di richiami è violento come quello che sferrano le eliche del quadrimotore da « linea imperiale ».

Ma, ben più che turistica, politica è naturalmente l' importanza di queste linee. Un' importanza non sempre compresa : che cosa può rappresentare una diecina di passeggeri, rispetto alle migliaia di una motonave ? Qualche sacco di carico, rispetto alle stive ?

In realtà, nulla vale a stringere i legami madrepatria-dominî quanto diminuire il senso della distanza. E a questo fine radiotelefonarsi, radiotrasmettersi fotografie, accelerare i tempi della navigazione non basta. Se a raggiungere un luogo (o a spedirvi una lettera, un plico, il « corriere ») s' impiegano venti giorni, il luogo resta lontano. Se invece una linea aerea riduce i giorni da venti a quattro, il senso della distanza s'annulla anche in chi in pratica viaggi via mare o non usi posta aerea. Quel che conta è la possibilità. Se dal Seicento Barcellona avesse avuto una regolare linea aerea con Vera Cruz, il Messico sarebbe ancora spagnuolo.

Insieme col generale pilota Pellegrini e col ca-

merata Klingher presidente dell' « Ala Littoria » volai nella prima nostra « linea imperiale » sul tratto Asmara-Mogadiscio, allorché si trattava di sperimentare altri campi (come Belet Uen e Gorrahei) per variazioni di percorso ora infatti acquisite.

ASSAB E IL CORSARO

Non ho mai visto fluire colori più ricchi e intessuti che sorvolando la costa eritrea, la deserta costa, in un mattino di solleone e di vento. La spera del mare, la piatta riva, l'entroterra di rena e di sale appartengono a una medesima pianura screziata, lucente. Le stesse isole affiorano così basse e liscie da parere il disegno d'una stoffa, pezzature fulve in un mantello azzurrino a riflessi d'argento. Alcune non arrivano a emergere e il loro chiarore s' indovina, in filigrana. Azzurri, madreperla, gialli-oro, bianchi-avorio, verdi-marmo, con combinazioni e trasparenze : un poco le tinte di Rackam nelle illustrazioni al *Sogno di una notte di mezza estate.* Vele tremano nel calore, e le pennellate chiare e vibratili dei paesi rarissimi dai nomi di miraggio, Arafali, Mersa Fatma, Amfila. Al puro fluire e variare dei colori ci si incanta. Esso non ha un senso : ma « esprime », come musica. Mi veniva da pensare alle autonome possibilità di linguaggio del film a colori.

*

Assab è assediata dalla Dancalia. È assediata dai crateri spenti e dalla lava secca, dalle dune e dalle rupi. Al disopra del suo candore di calce e di sale in riva alla baia, si elevano vulcani e promontorî: e fra le loro sommità e alcuni remoti isolotti è tesa una rada rete di osservazioni e di segnalazioni. Lassù un cannone; in cima a quel cono un semaforo; su quello scoglio un faro.... Questi puntini di sorveglianza sparsi nel panorama minerale, queste solitudini distanti, collegate da una intermittente stellina rossa o da lampi di sole nel sole, chiamano il pensiero del volatore in arrivo alle altrettante vite che vi si svolgono. Ai marinai romiti; ai sottufficiali anacoreti, soli con qualche strumento róso dal sale. La tensione italo-inglese durante la guerra d'A. O. ha moltiplicato, specie verso l'estremità inferiore del Mar Rosso, questi eremitaggi armati. Agli ufficiali inglesi dell' isolotto di Perim non resta neanche la consolazione di sapersi nella più scomoda guarnigione del mondo. Un primato condiviso. È ormai difficile che una tavola di basalto o di corallo sporga di un metro fra le schiene dei pescicani, senza che la si trasformi in piazzuola.

Quando passai a fine marzo con la linea civile, l'aeroporto, a diciotto chilometri da Assab, era esso stesso una città, una grigia geometrica città di eternit, su palafitte nel mare di rena. Doccia a ogni camera,

frigorifero a ogni letto. Una strada cilindrata correva lungomare fino al porto, — che in un domani non lontano, dopo giganteschi lavori, sarà il primo del Mar Rosso, il maggior collettore del traffico etiopico. — Ma quando venivo ad Assab con gli aeroplani da guerra, ancora in settembre, in ottobre, tutto questo non c'era. Anche l'aeroporto era un eremitaggio : come il faro, come il semaforo, come la batteria sul vulcano spento.

La Assab di quei tempi resterà la più viva nel ricordo : rosa candida, spinosa di reticolati. Non si pensava ancora alla spedizione nell' Aussa, ed era tutt'altro che escluso un diversivo etiopico sulla cittadina, isolata all'estrema appendice desertica dell' Eritrea. Lo sforzo nostro s'accentrava sull'altopiano. Qui ci si limitava all'eventuale difesa, e la difesa si restringeva all'abitato, alle saline, all'aeroporto, con sentinelle e cavalli di Frisia. Qualche reparto d'artiglieria, una torpediniera, cinquecento operai stradali armati di moschetto. E una squadriglia e mezza nell'aeroporto lontano.

Là i venti piloti in mutandine e sandali abitavano una zeriba, cioè una capanna dall'ossatura di legno e dalle libere pareti di stuoia. Nei meriggi a cinquanta gradi, allorché il monsone bombarda di granellini i pori della faccia, giacevano nudi sotto le zanzariere di Aden, in compagnia di lettere vecchie d'un mese. A sera andavano talvolta al porto in auto, per una pista a letto di torrente. Non è che Assab offrisse gran che, con le sue villette a un

piano, i suoi pochi fabbricati e i suoi villaggi recinti di siepe. Ma più elementare è un paese e più si capisce quanto poco basta a costituirne la forza di consolazione; la dolce sua forza serale, quando il bisogno umano è di fare sciame intorno a un barlume di occhiate, di voci. Poco basta: l'odore del tabacco, delle candele e delle corde, in uno spaccio, e la vista delle scatolette lustre; un vecchio numero della *Lettura* nella casetta di un ingegnere delle Regie Saline. Ed è tanto. Si tornava sotto una luna che trasformava le piramidi e i rettangoli di sale in apparizioni di neve e di ghiaccio, irreali nel caldo. Anche il riflesso della luna nel mare sembrava una salina solitaria.

In mezzo al campo, in mezzo al mondo, la tavolata ci assorbiva nel suo chiarore. Dal buio affioravano appena gli occhi degli attendenti ascari. Più alto, in Africa, si fa il mare della solitudine, più ci si tiene stretti alla trave dell'educazione. Non ho mai visto star meglio a tavola che in quel cerchio di torsi nudi. I pesci del Mar Rosso zeppi di fosforo rinvigorivano il cervello; la segregazione spinata e la penuria di notizie, quel desiderio continuo di acqua e di ghiaccio come in una febbre, le ricognizioni mattutine sulle colate laviche e sui cañon e l'assedio notturno degli spenti vulcani incitavano le fantasie. Ne risultava una strana conversazione a ritornelli e a baleni, uno spirito teso, un'allegria lucida e fatta di nulla come i fuochi fatui.

Seguendo il consiglio di Raimondo Franchetti

nume del luogo, che sapeva ogni recapito delle zanzare malariche, su quel campo si poteva benissimo dormire all'aperto senza lenzuolo né zanzariera. Così si aprivano qua e là le nude brande sulla rena e ci si stendeva in mutandine sotto le Pleiadi. Le iene facevano il loro verso di là dal reticolato. Ormai il vento smuoveva appena l'aria, ci accarezzava come uno strascico peso e caldo. Ci chiudeva le palpebre come una mano. I sogni erano brevi e acuti. Alla prima alba, dentro un invariato calore, le palpebre si aprivano sul disegno delle costellazioni, sul profilo dei vulcani. L'ombra del campo si popolava di ombre, dal costume ginnastico. Passeggiavano. Qualcuno cantava. Il principio del giorno era nel primo motore; nella prima doccia, sotto un bidone da benzina bucato. Poi il sole s'affacciava dall'Asia.

*

Fu in questa Assab dell' inizio che salii per la prima volta in sambuco, per fare conoscenza dell'ultimo corsaro europeo : il corsaro di Bab el Mandeb.

Fra tutto ciò che naviga nel Mar Rosso, — motonavi per l' Estremo Oriente, piroscafi carichi di esplosivi per Massaua o di pellegrini per la Mecca, sommergibili e pescicani, — il personaggio più caratteristico resta il sambuco. Il Mar Rosso ha il sambuco come la laguna la gondola. Dall'aereo esso è una farfallina, spersa sulla prateria rutilante. Da vicino è un vecchio, — sono mai esistiti sambuchi

nuovi ? —, un vecchio scafo nerastro lungo e intravato, con un triangolo di vela un po' più tozzo che quello della latina. Nell' impeto fermo del monzone fila come un auto ad acceleratore costantemente premuto. Dure stanno la vela la scotta la barra. E passa passa la dura acqua fragorosa. Passano le basse isole.

A quale approdammo ? Attraccato a una riva fulva e piatta un altro sambuco ci attendeva. Il suo equipaggio era di un bianco e tre neri. Di questi, due apparivano più chiari : giovani pescatori dello Yemen, tatuati. Il terzo era un vecchio pescatore di perle, incrocio arabo somalo. Portavano alla cintola coltelli arcuati ; il loro comandante bianco, invece, una rivoltella. (Inoltre nel fondo del loro sambuco, sotto dei sacchi vuoti, luccicavano canne di carabina). A torso nudo come i suoi uomini, il comandante mostrava una muscolatura metallica; al collo gli pendeva una catenina con la Madonna. Aveva occhi freschi fra ciglia bruciate. E, rivoltella a parte, dalle unghie curate ai bei sandali il suo aspetto era più di un signore ai bagni che di un corsaro su un isolotto.

Con un telo s'erano fatti un po' d'ombra a terra e mangiavano certi grossi e squisiti granchi celesti. Avevamo dunque davanti i protagonisti di una delle più curiose avventure nate ai margini della guerra e divenuta pressoché leggendaria fra le genti dello Stretto. A sambuchi naviganti in fondo al sacco del Mar Rosso, per lo Stretto di Bab el Mandel e

nel golfo di Aden, capitava infatti nei primi mesi delle operazioni di incrociare un altro sambuco bene invelato, singolarmente veloce, il quale all'ultimo momento accostava, e col rampino del mezzomarinaio abbordava deciso. Carabine luccicavano, persuasive. Il battello veniva perquisito rapidamente e se non recava che pesce, pelli, droghe o altro carico simile poteva senz'altro proseguire, magari con qualche rupia di regalo e qualche consiglio di non chiacchierare. Ma il caso era diverso se portava cassette con il marchio di una ditta d'armi, inglese o svizzera, belga o francese : cassette sbarcate sulla costa fra Hodeida e Moca, fra Turbach e Dar Muiahar, e poi caricate in sambuco per risbarcarle a un approdo del Somaliland o della Costa Francese dei Somali, donde sarebbero state contrabbandate verso l' Etiopia, in genere via Zeila-Harrar. Il sambuco corsaro prelevava sempre (ed unicamente) le cassette di questo genere. Ma di lui si parlava assai, in quel tratto di Via delle Indie caldissimo e ultrasensibile dove il Protettorato Britannico di Aden, le Somalie inglese e francese, i termini dell' Eritrea italiana e del Regno Arabo Saudiano allineano i loro porti e approdi come botteghe su una strada troppo angusta. A Berbera come a Gibuti si domandavano di chi si trattasse. Quanto all' Italia, essa ignorava quel presunto corsaro in lotta coi contrabbandieri d'armi. Se pure esisteva, doveva trattarsi di un pirata dilettante, che operava assolutamente di iniziativa propria.

Ora noi avevamo la fortuna di sentirlo discorrere, cortese e leggermente ironico. Raccontava a richiesta qualcuna delle sue avventure, non senza scusarsi per il fatto che si assomigliavano. Laggiù era Perim, irto di bocche da fuoco; più vicino, lo scoglio di Dumeira assegnatoci in virtù degli accordi Mussolini-Laval del 1935. « Sì, concluse con un gesto ampio e divertito, qui *opero* ».

Intanto i tre neri s'erano messi ad armeggiare a bordo, finché dichiararono d'essere pronti. Il comandante ci salutò. Lo vedemmo sedersi a poppa tranquillamente, come al timone di un cutterino in riviera. Fu issata la vela, già il battello filava in direzione dello Stretto. « In bocca al lupo! » si gridò, ma il comandante fece un cenno come per dire insieme che ringraziava e che non c'era di che temere. Presto il sambuco pirata non fu che una farfallina nella prateria rutilante e a nostra volta facemmo vela verso le isole Fatmah.

IN CASA DEI FRANCESI

Atterrando a Gibuti si trovava sul campo un terzo di squadriglia militare da ricognizione, che, insieme con un idrovolante nel porto, mi parve rappresentare tutta la forza aerea della piccola colonia. Erano apparecchietti anziani, con un musino di micio dipinto sulla fusoliera. E dipinto, anche, su

un cartello all' ingresso del campo, il quale per tutta scritta portava *Chat noir*, come un cabaret.

Ma la città mi risultò assai meno scalcinata di quanto avessi supposto leggendo libri di viaggio d'autori francesi. Le banchine, le strade e le abitazioni mi parvero decenti e appropriate. E non riuscivo, nel porto e alla ferrovia in piena congestione, a vedere perché questo possesso acquistato per diecimila talleri dovesse esser considerato dagli scrittori francesi un cattivo affare.

Il centro, coi suoi portici, i suoi alberghi, i suoi caffè, — e coi suoi giornalisti, spioni, cronisti cinematografici, venditori di mitragliatrici, spacciatori di notizie e di droghe, — è ormai celebre. Come dappertutto intorno alla nostra guerra, a Gibuti il senso prevalente era però l'affare. Le considerazioni politiche venivano molto dopo, di rimbalzo dall' Europa. Bisogna rendersi conto che il sanzionismo d' Europa non solo non vincolava gli affari in Africa ma alle popolazioni di colore non era nemmeno noto. Esse non conoscevano la Società delle Nazioni. Conoscevano soltanto le bandiere : la bandiera inglese sulla flotta navale e sull'aerea concentrate in Egitto, ad Aden, nel Sudan. « Gli Inglesi non vogliono che gli Italiani prendano l'Abissinia ». Così, dal Mediterraneo all'Oceano Indiano, si può dire che delle nazioni sanzioniste nessuna localmente si compromise, agli occhi indigeni, fuori della Gran Bretagna.

Noi fummo ricevuti cortesemente al Palazzo

della Residenza, in un alto salone moresco senza finestre schiarito da filze di lampadine. Il governatore desiderava tutte le più recenti notizie della guerra. Al suono dei ventilatori, mi divertiva intuire in lui la simpatia del funzionario che aveva visto andare in attivo il bilancio della colonia e moltiplicarsi la propria importanza; e il cui disappunto nel constatare smentite le previsioni dei proprî rapporti era compensato dall'assistere al disappunto ben maggiore del collega più prossimo, il governatore inglese di Berbera.

NASCITA DI UN VOCABOLO A BELET UEN

Steppa fulva. In tre giorni percorremmo in su e in giù la Somalia britannica, la Somalia italiana, l'Ogaden e un poco dello Harrarino, dormendo a Mogadiscio ed a Belet Uen. Si atterrò nella sabbia di Berbera. Si atterrò nella sabbia di Rocca Littorio, ex Gallacaio. (Rocca modesta, a dir vero, una torretta quasi sola nel deserto: ma il nome andava pure cambiato. Non tutti sanno che gli Inglesi del Somaliland, assillati da un « mahdi » i cui fedeli si rifugiavano oltre confine, ci chiesero il permesso di regolare la partita sul nostro suolo, e che l'attuale Rocca Littorio fu luogo di combattimento anglo-somalo. Gallacaio significava purtroppo Uomobianco-in-fuga). Si atterrò nella sabbia di Gorrahei, fra i camerati delle

squadriglie di Somalia. E di nuovo Berbera, di nuovo Gibuti. Per tre giorni, e per molte molte ore ogni giorno, correndo sui tremila per non ballare, lo spettacolo fu sempre quello : steppa fulva, maculata di cespugli spinosi, di termitai e di ombre di nuvole a perdita d'occhio. Ci si scambiavano romanzi, a bordo, e si leggevano a grandi tappe senza interruzione. Se ogni tanto si guardava la steppa fulva, era come quando si guarda l'acqua in navigazione d'altomare, pensando ad altro o a niente.

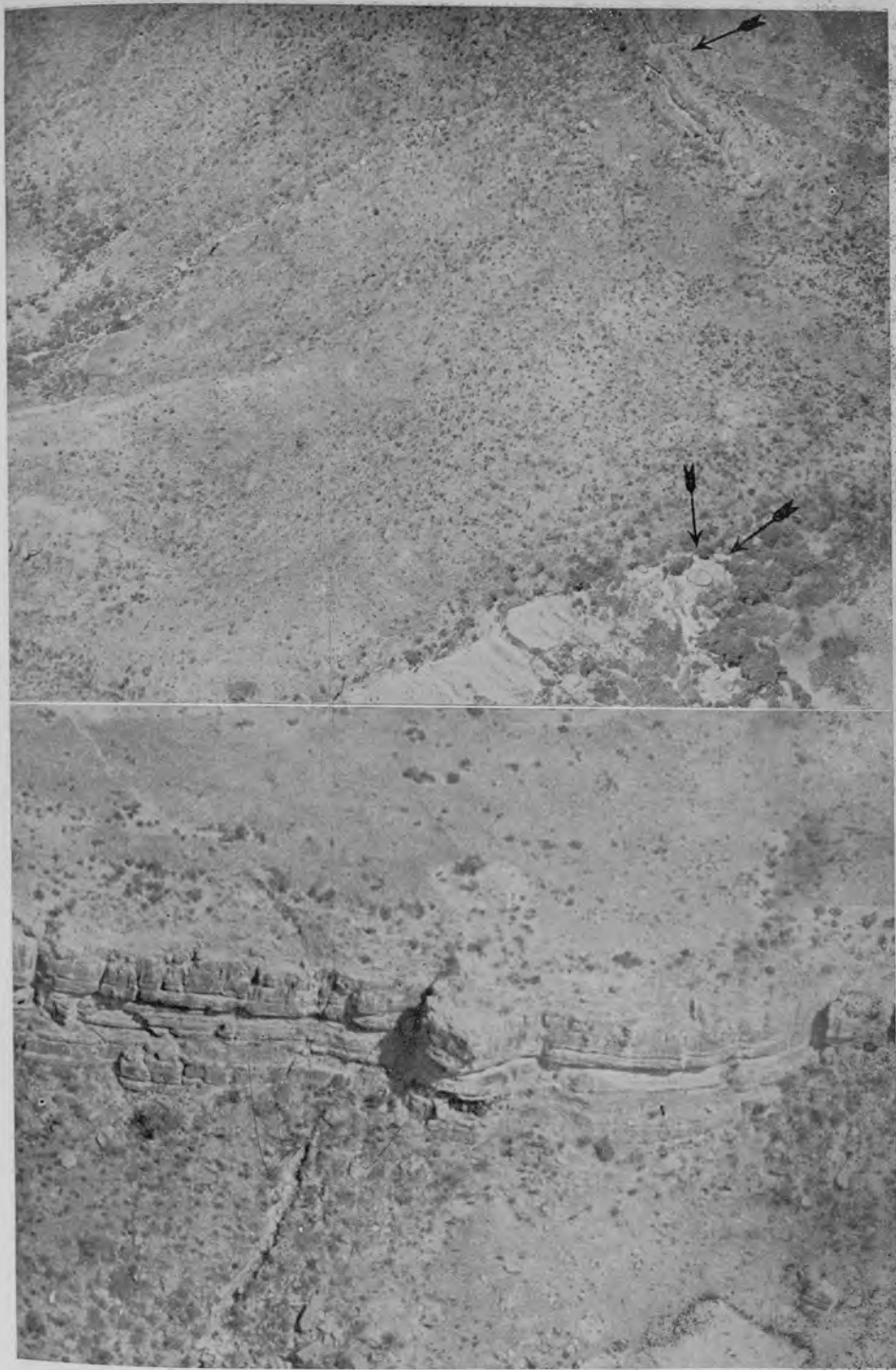
La volta di Belet Uen (fra le altre immagini del viaggio sceglierò solo questa) la steppa era stata particolarmente monotona, tutto un pomeriggio. Poco prima di sera ci vennero sotto delle novità, finalmente, e furono due. Una linea retta e una linea serpentina, tracciate accanto sopra la pagina deserta.

La linea retta era una pista. Un rigolino scalfito sulla sabbia, senza deviazioni, senza fine. Non diversamente, nella mia infanzia geografica, immaginavo che viaggiando continenti ed oceani ci s' imbattesse davvero nei fili dei paralleli e dei meridiani, tirati col righello sui panorami del globo.

La serpentina era un fiume, l' Uebi Scebeli. Esso marciava accanto alla pista : ma alla sua maniera di fiume, che è sempre opposta a quella dei sentieri umani. Più un monte è scosceso, e più l'acqua precipita dritta e più l'uomo scende a zigzag ; più una pianura è piana, e più l'uomo va dritto, e l'acqua tortuosamente. L' Uebi Scebeli è un séguito di volute, lustre al sole, bordate di verde dalle due parti.

Passò una mezz'ora, e già anche la serpentina e la retta cominciavano a far parte della monotonia, quando una terza novità apparve. Sulla pista s'alzava una lunghissima cortina verticale: un velario appeso a nulla, che il sole prossimo al tramonto rendeva cangiante. Era una colonna d'autocarri, una di quelle quotidiane colonne che partivano all'alba e congiungevano attraverso migliaia di aride miglia le Divisioni isolate, gli aeroporti sperduti presso i rari pozzi. Il vento era quasi caduto e il polverone una volta alzato dalla prima lenta macchina restava in piedi, immobile. Come noi, la colonna aveva per mèta il villaggio di Belet Uen. Ma chi sa se avrebbe potuto raggiungerlo prima di notte. Presto essa scomparve dietro di noi, avvolta nel suo velario verticale.

Passò ancora qualche minuto e Belet Uen fece all'orizzonte la più soave delle comparse. Si sarebbe voluto avvertirne gli autisti soffocati dal polverone: coraggio, ci siete.

Belet Uen, paese-oasi, miraggio reale! Un'oasi ha un fascino, parente di quello delle isole: Belet Uen è oasi ed è quasi isola. In un serpeggiamento più sinuoso, il fiume crea infatti una penisoletta rotonda, attaccata al resto del deserto per il cordone ombelicale di un istmo. (Vi si accede inoltre per un ponte costruito dai soldati). Questa aiuola rotonda recinta di corrente è gremita di palme come un atollo dei mari felici. Alla loro ombra verde s' intravedevano ranghi di tucul e qualche edificio piccolo e

Tembien. La freccia indica, nella prima fotografia, il nido di mitragliatrici (chiaramente visibile nella seconda) da cui fu colpito l'apparecchio di Bartolini e Mameli. Le due frecce indicano l'edificio da loro bombardato.

(*Masoero*).

Tembien. Ecco l'edificio colpito da Bartolini e da Mameli, incendiato dalle bombe. La freccia indica il loro apparecchio caduto. (*Masoero*).

chiaro. È pur bello, sopra un orizzonte liscio, il profilo di un folto di palme dum, con quelle linee dal dolce andamento di cupola bipartita, come il getto d'alte fontane.

Fuori della magica aiuola c'era soltanto un parco automobilistico presso il ponte; e, più lontano, i segni per l'atterraggio, il porto degli aviatori. Questo era vasto come tutti gli aeroporti di dove tutto è piano e lo spazio non vale nulla. Fu uno di quelli atterraggi silenziosi e lunghi in cui non si percepisce l' istante del primo contatto renoso. Atterraggi crepuscolari, desertici, cari nella memoria come certi approdi marini nell'ultimo soffio di calasole, quando l'acqua, irta e fragorosa per tutto il giorno, si fa molle e bisbigliante nell' impasto dei primi lumi di terraferma.

Fra i solitarî aviatori di Belet Uen e la fauna correvano rapporti da Paradiso Terrestre. Atterrammo tra una fuga di struzzi. Al margine del campo, non imprigionato ma accasato in una grande gabbia, un leopardo sbadigliava splendidamente. Intanto, mentre noi si brindava a una tavola all'aperto e gli struzzi se n'erano tornati a zampettare intorno alla pompa della benzina, venne a cercare biscotti dalle nostre mani una balanka, sorta di tenero incrocio fra una gazzella e un ciuchino.

Ma, nel piacere di quel silenzio dopo le ore di motore, di quel caldo senza più sole e di quella ospitalità, due pensieri ci chiamavano, stranamente insistenti, — l'aviatore si affeziona a certe imma-

gini còlte dall'alto, forse perché sono sue solamente — : due pensieri, il miraggio delle palme e dei lumi, la colonna degli autisti laggiù. Così, in attesa che la cena fosse pronta e prima che facesse del tutto buio ce ne andammo a visitare il paese : e bastò quel mezzo chilometro d'auto per farci sentire quale razza di marcia dovesse essere quella della colonna in arrivo. Guidavo, e la macchina m'andava in tralice, sbandava pastosamente, chiatta invischiata in un'onda densa. Mi batteva nei polsi la pena del motore sforzato. Pesante nella sua massa dove la ruota affonda, quella sabbia è invece lievissima, impalpabile nel pulviscolo che se ne suscita, e che appanna la vista, asciuga la bocca e fa stridenti i denti. Così bisogna immaginare di procedere dall'alba alla notte, dodici, quattordici ore di guida al giorno, attraverso un paesaggio scottante, e piatto, inesistente. Bronzine fuse, radiatori in eruzione, lunghissimi alt di disincagliamento, di riparazione o di attesa : allora il pulviscolo si dirada e le fate morgane galleggiano sull'orizzonte : e la colonna s'allontana e si resta soli, un giorno, due giorni.... Ogni autocarro della Somalia portava seco dieci giorni di viveri di riserva. Ogni gita di trasporto valeva in fatica e imprevisti un viaggio d'esplorazione.

Eravamo giunti lungo lo Uebi Scebeli : e di là dalla corrente, sulla penisola, come sempre al contatto di un fiume la natura paesana degli Italiani si sciorinava quale un bucato. Lavando i panni sul greto, attenti ai coccodrilli, fanti della Peloritana

cantavano di stellette e di bambine nate con una rosa in mano. Ufficiali del Comando Operazioni sul Fronte Somalo giocavano a bocce alla luce rossa di un falò. Entrammo in paese per il ponte di ferro, ingresso dei bianchi. Il suono del paese, dell'ora, era di sommessi belati e di cori infantili: armenti di capretti s'incamminavano verso il sonno attraverso la piazza e una classe di fanciulli ripeteva i versetti del Corano nel recinto della moschea. Musicalmente si vedevano arrivare dalla pianura in penombra, — entrando in paese per l'istmo, ingresso dei neri, soglia aperta sul deserto, — le ultime carovane: uomini a cavallo, cammelli carichi condotti da donne.

Questi nomadi dell'Alto Scebeli hanno aristocratici i lineamenti e soprattutto gli atteggiamenti. Vantando la discendenza di un Arabo venuto dal mare le loro cabile si professano nobili. E il segno della nobiltà, almeno qui, è il far niente. Ma un far niente rigorosissimo. Uno di loro si vergognerebbe a dare un colpo di zappa, a condurre un aratro, a impastare lo sterco di cammello per costruire il tucul, a battere un ferro, a pescare, a cacciare. Per tutto questo esistevano un tempo gli schiavi (prima di chiamarsi Belet Uen, Paese Grande, il villaggio prendeva nome della sua funzione di mercato umano), ed esistono ora gli ex schiavi, riuniti in cabile di fabbri, di manovali, di agricoltori, di naviganti. Tali cabile lavoratrici sono stimate inferiori. Le compone gente più tenebrosa di pelle e dai lineamenti di Cam. I bei signori nomadi, a parte

la guerra, si attengono alla indolenza più intransigente. Possedendo l'unica ricchezza possibile, cioè greggi, e avendo per dominio la libertà della steppa, la loro giornata è alzarsi da terra, andare, posarsi a terra e dormire. Durante il riposo domenicale dei protestanti, la nuova generazione arriva almeno a giocare a golf, a cacciare. Essi non conoscono giuochi né arti; non tirano un colpo a una bestia, né la assaggiano. Perciò qui gli animali sono tanto accostevoli. Qui l'uomo non spara e non vibra la lancia neanche contro il leone. (Un capitano mi raccontò di un suo attendente che per rincasare la sera traversava da solo una boscaglia. « Mai visto leone? ». « Visto, sissignore. Io guardare, lui guardare. Se io camminare lui camminare, e se io fermare lui fermare »). Lo scarsissimo lavoro che comporta l'andare nomadi lo disimpegnano caso mai le donne della cabila. Sono esse a governare i cammelli. Ma anche loro faticano così poco che si sciupano tardi: perfino alle non più giovani, cosa unica in donne nere, il petto resiste. E, ammesso che si possa essere nere e belle, codeste sono bellissime. Poter sviluppare codeste negative! Si otterrebbero fotografie muliebri mirabili. E quello sguardo d'animali che non hanno colpa d'essere leggiadri; quell' incedere che viene da un'eternità di moto su un suolo silente e cedevole. E quale architettura.

Composti in una dignità bambinesca, i nomadi popolavano l'ombra della piazza e delle vie di Belet Uen, a piedi nudi sulla sabbia come su un antico

tappeto. I fanti li consideravano come cose del paesaggio e s'affollavano negli spacci di gazzose e di cartoline. Un nero aveva impiantato un tiro balilla con un flobert e con alcuni cartoncini ; i fanti provavano. Monete correvano nell'ombra di Belet Uen, — pochi biglietti, chè il nero preferiva ancora cinque lire d'argento a cento di carta, e per molti di loro, avidi ma puerili, « cinque lille » restava anzi l'unica moneta conosciuta, valevole per un uovo o per un capretto, per una gazzosa o per una donna, prezzo unico, Upim del deserto. — Sedute su una tavola, e una ritta sopra, vidi cinque ragazze dalla sciarpa a colori, che parevano sorvegliate da due zaptiè. Erano sciarmutte novizie che in un ritorno di ritrosia nomade e mussulmana avevano ieri incendiata la loro casa di piacere dal tetto di paglia. Tutto questo, e gli altri aspetti ed episodî del villaggio, erano guardati dai fanti contadini con una sorta di scetticismo non privo di simpatia : non è davvero il mio paese, pensavano, ma è un paese : e un paese è sempre una consolazione, la sera.

A noi veniva da pensare soprattutto alla consolazione che sarebbe stata fra poco per la colonna degli autocarri. E forse a causa di questo riferirci agli autisti in arrivo, di questo vedere coi loro occhi, tutto ci si svelava nel massimo dell'acuità, della dolcezza. Stabilimmo di andare a vederli giungere. Ma era ancora presto, e si fece in tempo a visitar prima il Comando, che sorgeva a un'estremità della penisola nel fitto delle palme dum. Là « tra l'acque

e i rami », direbbe Tasso, e tra gli aerei della radio, gli ufficiali di Graziani lavoravano su tavoli di assi e di capre, nel fulgore dei petromax. Il generale era ammalato e dirigeva le operazioni dal suo lettuccio da campo. Così non lo vidi. A parte la causa, in certo senso non mi dispiacque. Coloro che hanno avvicinato questo comandante in Libia o in Somalia, — e dico la gente più diversa, politici e militari, funzionarî e giornalisti e industriali, — concordano sul suo prestigio, sulla sua attrattiva. Raramente un giudizio è tanto spontaneo e unanime. È proprio per questo che percorrere la Somalia, dove dal colonnello al dubat, dall'operaio di Mogadiscio alla Camicia Nera forestale dell'Alto Giuba il prestigio di Graziani era presente e sensibile in ogni nucleo, attraverso ogni distanza, percorrere la Somalia e giungere alla soglia del generale e non conoscerlo era come quando in un dramma la figura centrale acquista risalto dal suo stesso non apparire in scena, dal suo dominarla per interposte presenze. Portai via con me dalla Somalia e dall'Ogaden non l' immagine fisica di un uomo, microscopica in mezzo al ricordo dei deserti, ma il senso di quanto la volontà di uno possa diffondersi in immensi spazî, percorrerli con tutti quelli che li percorrono, accendersi nei loro fuochi. La volontà, e la fantasia. Nelle campagne e nelle battaglie del conquistatore del Fezzan, del capocolonne di Neghelli c' è sempre un elemento di ispirazione originaria, non derivante da dottrina militare: nato dal contatto fra un'anima e il

Sahara, fra un'anima e il *bled* somalo. Ora egli stava per muovere ancora una volta alla vittoria le sue forze sottili, sparse a distanza di paralleli e di meridiani. E i rifornimenti penavano ogni giorno per centinaia e centinaia di chilometri di sabbia, s' impantanavano qua e là ai primi diluvî. Pensavo al generale nel suo lettuccio e sapevo bene che qualcosa del suo arrovellarsi era in ciascuno sforzo di motore surriscaldato contro la sterminata inerzia della rena e del fango.

Quando lasciammo il paese per il parco automobilistico, — tende, baracche, depositi, autocarri in rango, — i primi autocarri della colonna giungevano, coperti d'un medesimo spesso strato dalla carrozzeria al carico e agli uomini. Scendevano sulla creta fluviale umida e consistente, gli uomini della sabbia, alzavano sulla fronte gli occhiali di mica scoprendo intorno agli occhi due aloni chiari. Indovinavo come ascoltassero con un piacere pressoché doloroso il suono delle proprie voci nel silenzio, nell'ombra. « ...Baretti è rimasto a cinquanta chilometri da qui », dicevano ; « roba di differenziale.... ». Echi del viaggio, della fatica che nessuno saprà per bene, monotona e sbiadita a dirsi : incomunicabile. « Differenziale... », « Baretti.... », « Bisogna andare a portargli.... » : echi del viaggio, parole ancora allacciate al dovere della giornata, ma nel dirle il piacere di ascoltarle, piacere d'essere qui e non là come Baretti, già soverchiava il resto. « Com' è andata ? » chiedeva qualche compagno. Rispondevano con un gesto vago e brusco,

che poteva voler dire «bene, eccoci qui» e insieme «maledettamente male, meglio non parlarne». Ormai pratici, sapevano che a un soldato non giova raccontare quel che ha sofferto. Il compagno chiede com'è andata, ma poi non starebbe a sentire. (Un giorno al paese vero, fra amici, la ragazza accanto, sì che il soldato racconterà; oh, avrà da raccontarne, lui; ma le parole sono una cosa e il deserto un'altra; a mezzo racconto gli amici proporranno la solita partita, la ragazza gli disegnerà su un ginocchio, con l'indice, le proprie iniziali). Raccontare, è impossibile. Si è eseguito un trasporto di materiale da Mogadiscio a Belet Uen, un trasporto dei soliti. Ecco tutto. Chi sa, sa. E forse «sa» soltanto il soldato, ciascuno sa soltanto di sé. Fosse altrimenti, riuscirebbe così meraviglioso, ora, lavarsi con l'ammoniaca le mani nere di riparazioni, sentirsi portar via dalla doccia il fango di polvere e di sudore, e col fango il sole, l'ossessione, il viaggio?

E vestirsi di altri panni, freschi di fiume. Condurre alle labbra il bicchiere con le mani che ancora tremano, vibrano. Andare da solo per un paese con botteghe e femmine, nell'ora sospesa non senza vertigine su un abisso di sonno. Questa felicità non arriverebbe a essere ineffabile, se ineffabile non fosse quel che il soldato ha passato.

Pieni dei loro segreti, gli autisti dai capelli stillanti guardano quelle forme umane d'altra tinta e d'altra lingua, gradevoli, appena un poco più consi-

stenti dell'oscurità; circolano con un silenzio di marinai dentro quel ritmo straniero e cullante.

Così osservando e pensando vidi un cartello rudimentale che a una svolta della pista indicava con una freccia il luogo d'arrivo agli autisti provenienti dalla steppa. Un soldato vi aveva scritto, a caratteri irregolari, una parola che non avevo mai udita e che lì mi parve felice, Autoporto.

SECONDO TEMPO

ENDERTÀ

Il primo tempo della guerra era finito. Finita la fase dei combattimenti affidati ai soli aviatori, al di là delle truppe avanzanti senza quasi combattere; finita la fase dell'accanita resistenza e terrestre ed aerea al ritorno offensivo dell'avversario.

Si riprendeva l'iniziativa. Ci si muoveva per la battaglia. Finalmente! Finalmente!

La Disperata partì dall'Asmara il 9 febbraio. Prima dell'alba, nell'ora che i cammellieri legano ai lati delle gobbe le some della carovana, gli aviatori caricarono sui loro vecchi apparecchi sdruciti coperte e sacchi, tende e zanzariere, lumi a petrolio e scatolette di salmone, romanzi e grammofoni. I bestioni affardellati si alzarono a fatica, ronfando, in marcia di trasferimento.

Le stelle sbiadivano. Vedevo il viso di Puglia nella cornice della cuffia lampeggiare di tic dolorosi, e gli scrissi: «Che c'è?». Mi rispose con un endecasillabo: «C'è tutta l'aria piena di apparecchi». Io non li vedevo, affacciandomi, ma egli li sentiva tutti, — fonti di altrettanti disturbi di recezione che diventavano per lui disturbi fisici, nevralgie per-

sonali. — A pattuglie distanziate di cinque minuti le squadriglie e gli stormi si stavano spostando verso gli aeroporti avanzati. Attraverso i deserti del cielo le nostre carovane affluivano, grevi di equipaggi e di robe.

A Sciafat, il campo di Macallé, si ripeteva il fitto bivacco aviatorio della battaglia del Tembien. A sera tutte le carovane eran giunte, tutti i conducenti accampati sotto gli eucalipti e tutti i velivoli in fila sotto la luna, all'abbeverata della benzina.

*

Fu una battaglia chiara come un teorema.

Da oltre una settimana avanti l' inizio i riferimenti cronologici non erano più quelli del calendario. Sempre ci si riferiva, algebricamente, a un « giorno x ». Non si diceva più martedì o domenica, ma « giorno x meno quattro », « giorno x più uno ». « La mattina del giorno x meno due codesta squadriglia si trasferirà a Sciafat ».

Alle squadriglie era stata distribuita in copia speciale la carta aerofotogrammetrica dell' Endertà : certe righe rosse, simili a quelle che in topografia indicano concentricamente le quote di un monte vi stabilivano le fasce di terreno, quotidianamente e progressivamente assegnate all'avanzata.

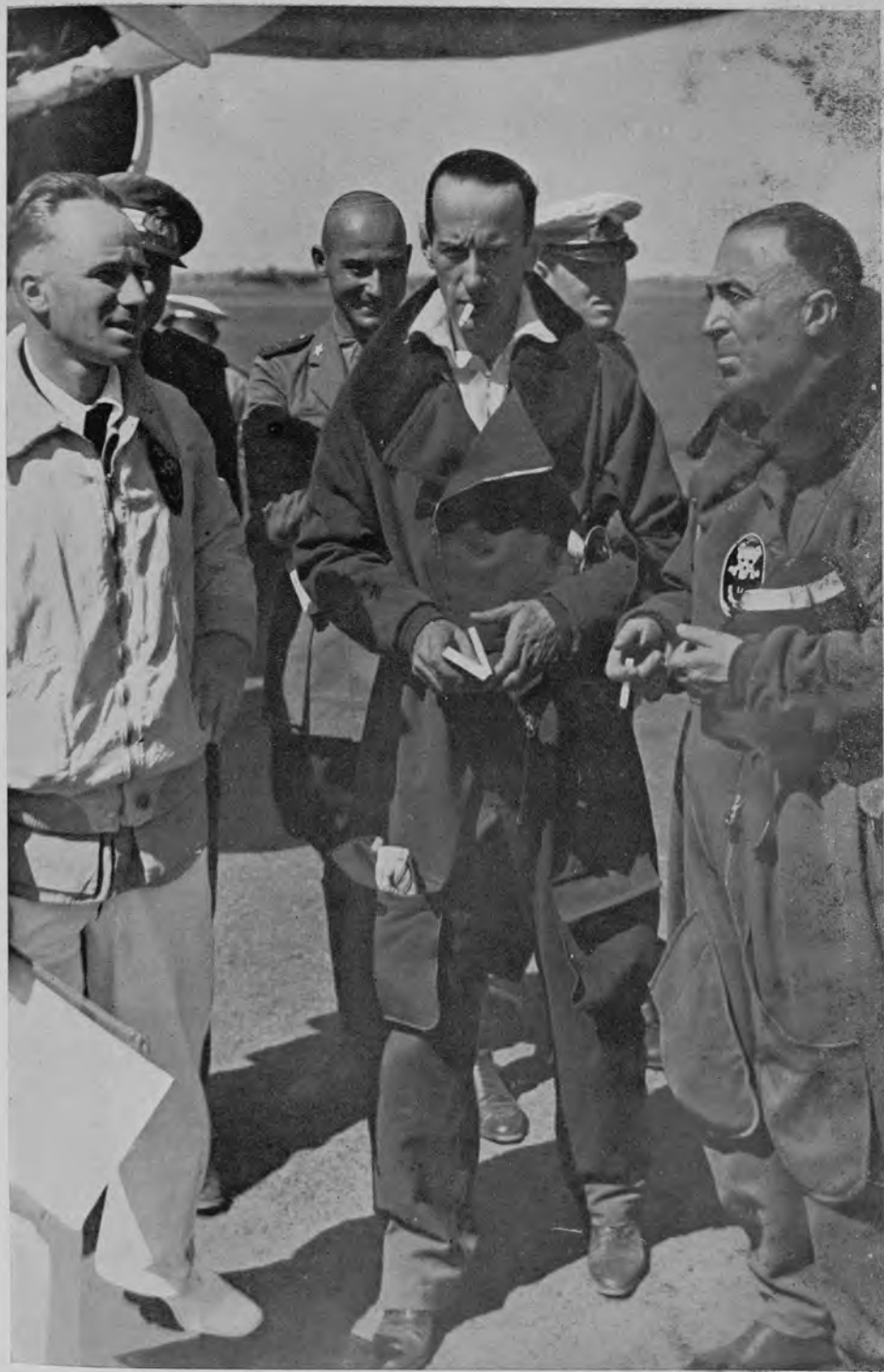
Dall' indomani del trasferimento, infatti, cioè dal giorno x meno uno, fu dato agli aviatori di assistere ora per ora, nella spola dei bombardamenti e

delle ricognizioni, al metodico realizzarsi del programma tracciato dalle righe rosse, avendo spiegati sott'occhio il panorama da una parte e l'esattissima carta dall'altra. E, come su una carta, le Divisioni piantavano via via nel panorama le loro bandierine di conquista, amba per amba. Una delle caratteristiche del combattente aereo rispetto al terrestre, — del più modesto sergente pilota nella battaglia dell' Endertà rispetto al tenente Fabrizio Del Dongo nella stendhaliana battaglia di Waterloo, — sta nel privilegio dell'aviatore di vedere l'avvenimento nelle sue grandi linee e di capirlo. La battaglia si svolgeva sotto i nostri occhi tale e quale che nel cervello del Maresciallo Badoglio.

In quella prima alba, x meno uno, — anzi, in quella vigilia antelucana, di attestamento, di conquista rapida delle posizioni di partenza, non ostacolata se non dalle artiglierie, — vedemmo dunque i Battaglioni, i Reggimenti, le Divisioni scavalcare distesamente i muretti e marciare a ventaglio per valli e declivi. Il gravame delle mitragliatrici a spalla non riusciva a turbare l' impressione di leggerezza e quasi di volo che dava quell'unanime andare nell'alba. Non era ancora sparita la luna. Intorno all'Amba Aradam sorprendemmo gli scioani intenti a spengere gli ultimi fuochi. I cavalli facevano una macchiolina compatta nel cerchio delle zeribe. Vividamente svamparono gli spezzoni nella penombra.

A mezzodì si danzava in un vento temporalesco e le nuvole avvolgevano l'Amba Aradam in cortine

di protezione. Le nostre incursioni duravano poche diecine di minuti ciascuna: bisogna pensare che a cinque minuti dal decollo si era già sul nemico, e che d'altronde esso vedeva agevolmente dall'Amba il nostro campo, le nostre partenze, e fra un volo e l'altro spostava da costone a costone le mitragliatrici e le aggiustava. Quando non si era per aria, noi si guardava l'Amba Aradam dal campo e si seguiva l'andirivieni dei velivoli nel grigiore, piccoli e balenanti come foglioline di pioppo; o i tiri dell'artiglieria, che verso sera crebbero di frequenza fino a rimbombare continui.

Nell'ultimo volo della giornata ammirammo colonne di autocarrette che raggiungendo le posizioni prese all'alba inauguravano chilometri di strada ieri inesistenti. Un'emulazione, un entusiasmo pacato e profondo muoveva e lubrificava la gran macchina collettiva; operava in aviatori ed autisti, sterratori e artiglieri, mitraglieri e fanti; e al contatto e al contagio di tanta esattezza e rapidità ciascuno sentiva di agire col proprio massimo di precisione, di efficacia e di scioltezza. Nulla vale questo senso della vittoria segreto e certo, questa euforia di ciascuno nei tutti e di tutti in ciascuno. Imparai all'Endertà che in battaglia, — e quindi sempre, se la battaglia è una sintesi intensificata rispetto alla vita, — l'intelligenza non fredda l'entusiasmo, lo genera. In quella battaglia si combatteva eccezionalmente bene e volentieri perché era una battaglia intelligente, così intelligente che chiunque se ne accorgeva.

Ritorni dalle azioni.
Da sinistra a destra, Casero, Baldeschi, Mayer, Bonomi, Farinacci.

Quoram.

Prima di buio fui all'osservatorio del Maresciallo: un piccolo belvedere avanzato, con un cannocchiale. Tutt' intorno le ambe e i monti s' incidevano nel crepuscolo con una stereometria lieve e precisa. Si vedeva fino all'Amba Alagi, e oltre il Tembien, fino alle ambe davanti Adua. Ogni altura si collocava con una sua gradazione d'azzurro al suo posto verticale. Se certi paesaggi che un pittore o un poeta ha veduti con pupille di creatore rimangono per sempre inseparabili da quella visione e impregnati di quel genio, là nell'osservatorio si capiva che l'occhio chiaro, moltiplicato in precisione lungimirante da binocoli e calcoli, e il cervello esatto di un eccellente generale piemontese si erano per sempre impadroniti di quel panorama. Avevano sigillato con un concetto quell'ammasso dianzi caotico di rupi e di alture. Avevano trasformato visibilmente le tracce millenarie e insensate dei terremoti, delle erosioni e dei torrenti nei dati di un problema, negli elementi di un « teorema di Badoglio ».

Più ancora della comprensione e del dominio di una moltitudine, questo compenetrarsi in un paesaggio ed impossessarsene è mirabile, nel mestiere di generale.

*

Crescendo del buio e crescendo dei cannoni procedevano insieme. Il giorno x era ormai un domani molto vicino.

Dopo cena gli ufficiali della Disperata giocarono a poker sotto una tenda e a mezzanotte ce ne andammo alle brande. (Si dormiva in grandi tende divise a scomparti da pareti di tela, in due, tre, quattro per scomparto). Nell'alone di una lampadina portatile qualcuno come ogni sera lesse per un poco. Leggevo, ricordo, una storia di Maria Antonietta e mi pendevano sul capo, dall'ombra, i sorrisi in rotocalco di Marlène Dietrich e di Loretta Young, incollati sulla tela da un predecessore. Poi quelle piccole luci da ladro notturno a una a una sparirono e ciascuno aspettò il proprio sonno, amico che non mancava mai all'appuntamento e che quella volta giunse con particolare premura.

Le batterie tempestavano sempre più forte. Ma erano la voce stessa della battaglia in preparazione: e la calma perfetta in cui il nostro spirito s'era calato era costituita appunto dalla certezza della battaglia per l' indomani. E principiarono a gracidare le cornacchie negli eucalipti: ma poiché per la battaglia le loro risse notturne risultavano irrilevanti, il nostro subcosciente non se ne occupò. Chi si fosse aggirato fra le brande alle due o alle tre del mattino avrebbe notato solo profili ermetici e quieti nel calco del guanciale, mani incantate in strani gesti di questua, labbra socchiuse a confidare segreti ritmici nell'orecchio delle tenebre.... Però, non c'era soltanto, nel mondo dei desti, una sentinella collettiva a vegliare per tutti noi, all' ingresso del campo. Ogni dormiente possiede una sua sentinella individuale. Per

le cornacchie essa non dava l'allarme. Non dava l'allarme per le cannonate. Ma quando un suono infinitamente minore si insinuò fra quei due fragori, — appena un fruscio, — la sentinella di ciascuno chiamò.

Allora ciascuno aprì gli occhi nell'oscurità. Allora fu bellissimo vedere tutti costoro, un istante prima cullati nel loro sonno dalle feroci esplosioni, tender l'orecchio e sollevarsi sul gomito per un rumorino pressoché impercettibile. Con polpastrelli leggeri la pioggia tamburellava sulla tela. A un tratto aumentò.

Per quale intuito ciascuno era sicuro che ciascuno si fosse svegliato? Certo prendemmo a imprecare da branda a branda e a discorrere da scomparto a scomparto come appunto in una folla che sa di esser desta.

Ormai era un diluvio. Per gli aviatori s'allontanava, la battaglia, ce la portavano via dopo avercene eccitati. E giacevano imbronciati e insonni come adolescenti puniti a torto. A occhi spalancati nel buio, vedevano le pozze dilagare laggiù nel campo; il terriccio ruscellare, cedevole, sotto i grossi pneumatici lustri degli apparecchi.

★

L' 11 non si volò, prigionieri del fango. I nervi erano tesi e le voci discordi. Qualcuno diceva trattarsi di un anticipo nelle piccole piogge. Si trattava invece

di sconfinamenti marginali sull'altopiano delle piogge allora di stagione più in basso. Contraccolpi fuggitivi dei diluvî marini.

Essi non arrestarono né rallentarono le operazioni. Mortificati ne ascoltavamo il fragore da sotto le tende. Qualcuno prognosticava che gli apparecchi si sarebbero impantanati definitivamente e che avremmo lasciato Sciafat in camion. Invece il giorno seguente, dopo svariati conciliaboli e assaggi del terreno, Casero provò a rullare: accelerò, decollò, e il fatto compiuto permise ancora una volta di tagliar corto alle discussioni.

La Disperata eseguì dieci azioni a volo radente sull'Amba Aradam e su Bet Qualà e altre sei il giorno 14 (possedevamo ormai soltanto sei apparecchi, avendone perduti due e uno in riparazione). La battaglia continuava a «verificarsi» puntualmente nonostante la resistenza accanita, in una sua aria tra marzolina e autunnale, in cui il rombo delle batterie e delle bombe si confondeva col tuono e il fumo delle esplosioni con le nuvole della burrasca.

Il 15, nei nove bombardamenti della squadriglia sull'Amba Aradam, gli apparecchi furono sforacchiati tutti, e più del consueto. Vedemmo le prime pattuglie della Ventitre Marzo scalare la cima dell'Amba ancora fumante dei nostri colpi, con i crepacci colmi di morti ancora caldi.

Soprattutto vedemmo i nemici in fuga. Precipitavano a rivoli giù per i burroni cercando scampo fra le maglie dell'accerchiamento. Chi avanza, e meglio

ancora chi sta, riesce a occultarsi. Chi scappa emerge: la fuga non si nasconde.

All' Endertà e nelle successive battaglie, agli occhi degli aviatori la conclusione somigliava a quel momento della pésca in cui la rete si serra e la preda fino allora invisibile luccica e appare.

★

Così, se il 15 febbraio la battaglia poté dirsi terminata per le truppe di terra, per gli aviatori il più incominciava. I gruppetti, i nuclei dei fuggiaschi decimati fluivano nei fondi valle e formavan colonna. Tutti i velivoli dell' Eritrea si sguinzagliarono sulle piste.

Si trattava di convertire in disastro la ritirata di un nemico già duramente sconfitto. Ecco che l'Aeronautica A. O., questa materia umana e meccanica atta ad assumere ogni forma, iniziò un altro fra i nuovi impieghi dell'aviazione di guerra.

L'aviazione concepita come cavalleria d' inseguimento. Vere e proprie cariche di velivoli si avventarono lungo le carovaniere, incalzarono i fuggiaschi ai guadi, dispersero le colonne, perseguitarono i dispersi con la mitragliatrice e la carabina.

A un certo punto, da Sciafat, le azioni aeree si susseguirono senza più bisogno di venire ordinate volta per volta. Individuato un obiettivo ciascun apparecchio scaricava fino all'ultimo colpo, rientrava in linea retta, cambiava le spezzoniere vuote

con quelle che gli avieri nel frattempo avevano ricaricate e ritornava in linea retta sopra il bersaglio. Tre quattro velivoli decollavano simultaneamente dalla stretta striscia risparmiata dalle pozze piovane. Quaranta tonnellate di esplosivo in cinque ore, il giorno 16.

Come il pensiero in una lirica, la vita si concentrava all'estremo e in un senso solo. Fu il giorno che la Disperata eseguì con i sei apparecchi ventitre azioni.

Qualcosa moltiplicava lo slancio delle ciurme, a bordo delle piccole caravelle aeree segnate dalle burrasche e dalle pallottole, e le affezionava più che mai al loro emblema da corsari. Era tornato il comandante.

*

Ciano ci aveva lasciati alla fine di dicembre dovendosi far operare in Italia. Da tre anni egli era costretto a una cura d'inalazioni per una malattia dell'apparato respiratorio, contratta in Cina: iperemia delle mucose e gonfiore del setto nasale. Partendo per l'Africa aveva interrotta la cura; e la quota dell'altopiano eritreo e dei voli, la siccità, l'azione dei motori sull'udito gli avevano gravemente acuito e complicato il male. Asma e insonnia lo tormentavano, e negli ultimi tempi passava le notti passeggiando in camera tra suffumigi di mugolio, in attesa dell'alba e dei decolli.

L'operazione era stata dura. Un'ora e mezza di

ferri dentro il naso, da sveglio: asportazione dei turbinati sinistri medio e superiore, cioè a dire scalpellamento e taglio di qualche centimetro d'osso facciale. Con la ferita cicatrizzata appena, e contro il parere dello specialista, aveva ripreso la via dell'Africa.

Conduceva seco due camerati cari, Roberto Farinacci e Oreste Bonomi, a finir di colmare i vuoti gloriosi nei ranghi. Tre apparecchi nuovi e più potenti, CA. 133, lo aspettavano all'Asmara per sostituire in parte gli apparecchi caduti o logori. La Disperata avrebbe dunque vissuto in pieno il suo secondo tempo di guerra.

L'arrivo di Ciano era stato preceduto da non poche lettere riservate inviateci da amici per intimarci di «sorvegliare» (o bella!) che aspettasse a volare, che comunque non volasse spesso; e riproducevano referti e consigli dei medici. Appena sbarcato a Massaua e salito all'Asmara il comandante si sedette in quella nuova carlinga che non conosceva e tirò la manetta del gas. Era ancora in tempo per tuffarsi, sull'Endertà, nella luce della vittoria. Bombardò e mitragliò con il vecchio stile. Atterrò quindi a Macallé fra i Disperati in festa, scalcinati nei loro stivali fangosi e con le loro barbe di battaglia. Subito ripartì per il combattimento. Pareva si vergognasse di quella fusoliera intatta, col teschio a spicco su un candore immacolato. Infatti provvide il giorno stesso a farle perdere col fuoco e col piombo la verginità, e finalmente la sera riatterrò all'Asmara, oscillando per uno pneumatico squarciato.

TEMBIEN

Il comando dello Stormo a cui apparteneva la Disperata era stato assunto dal colonnello Bartolini.

E un fiorentino sfegatato e argentovivo, di una certa razza che sembra scesa dal coperchio dei sarcofaghi etruschi tanto è rilevata e arguta di fisonomia, piccola di statura, loquace e mobile come per rifarsi di un lungo silenzio di sasso, sprezzante del pericolo come chi è già uso all'aldilà.

Più di là che di qua, infatti, gli è accaduto varie volte di avventurarsi, approfittando del privilegio dantesco dei Fiorentini: e tanto in guerra che in pace. Bisogna aggiungere che durante la pace, squadrista in libera uscita o bombardiere nella repressione libica, da menar le mani ha sempre trovato lo stesso. Una volta, atterrato per avaria insieme con un sergente presso un fortino senussita che avevano mitragliato, furono presi prigionieri, denudati, lapidati da una folla di donne imbestialite. La prigionia durò a lungo ma riuscirono a evadere, saltando giù dalle mura di modo che il sergente si stracollò un piede, e trascinandosi quindi per notti e notti nella sabbia,

in un'oscurità silente e sterminata dove capitava di scorgere a un tratto una fantomatica sentinella a pochi metri.... Basta. Nel racconto vernacolo di Bartolini, gli arabi, anzi «i mori» come egli li chiama, appaiono un che di mezzo fra l' Indiano delle Cascine e il negretto alla porta dei magazzini Pola e Todescan sotto i portici di Piazza Vittorio.

Certo, quel computo degli uccisi che ogni aviatore da bombardamento vorrebbe per curiosità poter tenere (e che forse una burocrazia celeste non trascura) segnerà per Bartolini cifre assai alte, sia in bianchi che in neri. Ma se deve infliggere due giorni di consegna gli piange il cuore. E non fa che girare il mondo, terra e cielo, ma dice «le mie bambine» con l'accento di chi il massimo percorso fuori di casa l'abbia compiuto col tram del Vingone.

Figuratevi se questo ragazzo di quarant'anni poteva non innamorarsi della Disperata. Gli piaceva fino dal simbolo. «Toh, si capisce, è il gagliardetto di Firenze», diceva con un luccichio negli occhi (senza potere esimersi dall'aggiungere: «e poi, mi rammenta la Misericordia».) Il teschio con le ossa in croce, la morte secca come dicono le nostre vecchie, è sempre stato in Firenze un simbolo domestico, non contraddicente alla gaiezza del popolo. Non è vero umorista chi al momento debito non sa trarre partito anche dal pensiero del camposanto ; e il popolo fiorentino trova che Via dello Scheletro è un ottimo vicolo per raccontare barzellette al chiaro di luna.

Al colonnello piaceva lasciare la mensa del co-

mando per la tenda dei Disperati, unirsi ai loro cori scombinati e sfottenti, andare a braccetto con loro almeno con la voce; e alla grappa colorire irresistibilmente vecchie storielle mediante l'accento e la mimica, — questo è il bello, e non che sian nuove. — Soprattutto gli piaceva cogliere ogni occasione per saltare nelle nostre carlinghe. Leggeva i rapportini sulla situazione, interrogava i reduci dalle azioni spostando continuamente il peso del corpo da un piede all'altro: finché concludeva: « È meglio che vada a vedere da me », e s'affrettava tutto contento verso l'aeroplano in partenza.

La sua figura, o meglio il suo movimento, — egli è sempre stato più un passaggio che una presenza, — diventò inseparabile dalla vita del distaccamento dei Disperati a Sciafat, in quel febbraio movimentatissimo. Battendo sulle carovaniere dell'alta valle di Mai Mescic o a Fenaroa i rimasugli dell'armata di Mulughetà e proteggendo la nostra avanzata fino all'Amba Alagi, cercando le nuove masse nemiche intorno all'Ascianghi o a Corbetà, grandinando sugli affluenti del Ghevà e sulle ambe Uork, Deber Ansa, Damascal, Ambarà nella preparazione della seconda battaglia del Tembien, la squadriglia operò dal 18 al 27 altre quarantacinque azioni di bombardamento. Bisognò darsi inoltre ai bombardamenti innocui, anzi salutari; quelli di farina, di scarpe e di scatolette sulle truppe avanzanti. Soltanto in un giorno, il 20, la squadriglia si dedicò al rifornimento del 3° Corpo d'Armata nella piana di

Gaelà con quindici voli. Ormai, e per la prima volta nella storia delle guerre, il rifornimento aereo si trasformava da parziale ed eccezionale in impresa logistica di grande stile. Si trattava di nutrire e approvvigionare del tutto (si lanciarono col paracadute fino le stazioni radio) interi corpi d'armata a centinaia di chilometri dalle basi. Immagino che in una futura guerra coloniale o anche europea si conterà, oltre che su apparecchi da bombardamento assalto caccia ricognizione, su veri e propri apparecchi da trasporto: autocarri dell'aria, capaci di grande carico, a limitata velocità e limitato consumo, attrezzati per il più agevole e più sicuro lancio di materiali. Là si improvvisava, si inventava: la logistica e la fantasia avevano stretto una geniale amicizia. Così i nostri provatissimi trimotori da bombardamento, impiegati usualmente e intensamente come aviazione d'assalto, facevano servizio postale oltre che ricognizione, rifornimento viveri oltre che fotogrammetria. I piloti, ma soprattutto gli specialisti e i motori, dèttero davvero tutto quel che potevano e un po' di più.

Il 27 cominciò la battaglia del Tembien. O meglio, la battaglia si spostò nel Tembien.

Endertà, Tembien, Sciré furono tre anelli di una catena. Sotto i nostri sguardi panoramici, dall'un cerchio di aggiramento nasceva l'altro.

Era destino che gli Etiopi venissero disfatti attraverso quel procedimento eterno, in cui si compendiava tutta la loro arte di guerra. Strategia o tattica, tentare l'aggiramento era sempre stato l'istinto

etiopico. Quando una loro pattuglia prendeva contatto, subito spiegava fra i cespugli due piccole ali a morsa di granchio. E risalendo da questo loro quasi animale istinto di nucleo fino ai criterî organizzativi dei loro eserciti, ognuno sa come la stessa gerarchia abissina, coi suoi *cagnasmacc* e *grasmacc*, comandanti dell'ala destra e dell'ala sinistra, rispecchiasse questa tendenza aggiratoria.

C'è chi concepisce le guerre a colpi di maglio. In Etiopia lo strumento da paragonare era, più che il maglio, lo schiaccianoci. Le mandibole arcuate, che afferrano tutt'intorno: poi, basta stringere. Sono i luoghi che vogliono così. Spesso, in un raggio di cento o duecento chilometri comprendente una adunata immane di monti e di rupi, le vie di comunicazione risultano una, due. E si può migliorarle, sostituendo alla pista la camionabile, ma non moltiplicarle. I tracciati possibili sono quelli e quelli soli: rettificabili nei particolari ma immutabili nel complesso: in genere, incisi dall'acqua. Mettete entro una simile zona un esercito, e sarà chiaro che si tirerà a tagliargli alle spalle quelle rarissime vie, o quell'unica.

Che altro sperò Ras Cassa quando nella prima battaglia del Tembien tentava di forzare Passo Uarieu e tagliare la via fra Macallé e Adigrat? Ora veniva il suo turno. La bellezza del piano che contemplavamo attuarsi risiedeva nella sua vastità e nella sua concatenazione: in quel suo far nascere un cerchio dall'altro. Quando vedemmo le truppe che puntando

sul rovescio dell'Amba Aradam avevano determinato il crollo di Mulughetà proseguire e sboccare a Gaelà, anche la sorte di Cassa e di Sejum apparve segnata. Erano ormai fra due Corpi d'Armata come fra due mandibole ben arcuate. E non restava che stringere.

Quest'operazione finale, nelle selve nelle forre e nelle caverne del Tembien, richiamava ancora una volta alla mente immagini di caccia grossa. Somigliò una gigantesca battuta.

Fragorosamente avanzavano i battitori, a schiere spiegate sul terreno, aggiranti. E nel centro le torme umane nascoste nei crepacci e nelle boscaglie e abbarbicate fra le macchie erano a poco a poco sospinte a concentrarsi, a lasciare i ripari, a scoprirsi.

Affioravano. E non avevano alternativa all' infuori dell'avventarsi sugli accerchiatori con impeto di belve inseguite e ferite ; oppure del farsi ingabbiare, a branchi ; oppure di fuggire ai varchi liberi perdutamente.

Ma là, ai guadi, alle piste, ai passaggi obbligati i velivoli li attendevano, cacciatori alle poste. Intorno a Colqualuque, lungo il Ghevà, il Tanquà e il Mai Ueri gli aquilotti volteggiavano, alti nella tempesta. Per avvistare la preda non occorreva più aggirarsi frugando.

I nemici fuggivano nel disordine della rotta, è vero, ma la unicità della pista, l'angustia dei guadi, il binario dei fondivalle li addensavano immancabilmente. Così si scorgevano da mille metri, attra-

verso il cruscotto picchiettato di pioggia. Allora si piombava ed era uno zigzag di saetta dentro il serpeggìo della valle, fulminando. Era un salvarsi brusco, in cabrata, da uno strapiombo. Due viraggi, e ci si ficcava di nuovo nel corridoio torrentizio, ora gonfio di fumo attraverso il quale s' intravedevano gli scarti dei cavalli e l' immobilità dei caduti, mentre i fucilieri superstiti arrampicati sui declivî duellavano con le nostre mitragliatrici.

Branchi di nuvole temporalesche fuggivano insieme coi nemici. Mentre carichi di spezzoni s'andava fra Tembien e Semien o mentre si ritornava alleggeriti, l'R.T. di bordo non riparava ad intercettare. Avvistata e bombardata colonna — Esaurite munizioni rientriamo — Inviate altri aerei proseguire azione — Risalgono Taccazé — Bombardato — Fila indiana — Motore destro — Avaria — Benissimo.... I messaggi dei volatori s' intersecavano e portavan le firme di tutti i nostri camerati del bombardamento, della ricognizione e della caccia, nomi di piloti e di osservatori, di vecchi sottufficiali con centinaia d'ore di volo di guerra e di giovanissimi sottotenenti appena sbarcati e subito volati all'avventura, nomi di assi militari, di atlantici, di detentori di primati sportivi, e nomi noti per altro titolo, Ciano, Vittorio, Bruno, Vito Mussolini, Farinacci, Bonomi.... Nessuno mancava, in quel culminante primo di marzo.

Naturalmente anche il colonnello Bartolini era

in aria, con un apparecchio della Disperata, a «vedere da sé». E fino alle 17,45 i messaggi a sua firma attraversavano la burrasca insieme con gli altri.

Faceva ormai sera e quasi tutti avevan ripreso la via del ritorno, toccavano la terre liscie e sicure. Finalmente non restò da aspettare che lui. Nella penombra dei campi corsero le prime domande. Con chi è? Con chi era?

Quando in ottobre la Disperata partiva a ranghi pieni per i primi bombardamenti, il numero 1 del comandante soleva far pattuglia con due equipaggi particolarmente spregiudicati nel combattimento e sportivi nel volo. Da pochi metri, alla destra guardavano a noi i chiari occhi di Lanza, alla sinistra i chiari occhi di Mameli.....

Mario Mameli appartiene alla discendenza cagliaritana di Goffredo. Nella cava d'uomini che è la Sardegna, esce da quella vena bionda in cui la razza per solito non alta modella figure slanciate. È prode e suscettibile, con tutte le speranze e le malinconie dei ventenni e degli isolani. Nella sua voce, chiusa in una cadenza antica, il desiderio delle confidenze e il timore dell' incomprensione vibrano insieme; e invano la sua generazione gli presta la propria ironia.

L' isolano è uno che è nato dentro un anello azzurro, e per quanto poi viaggi il mondo e accosti la gente il problema gli parrà soprattutto quello di abolirsi l'anello intorno. Forse in aria Mameli è del tutto felice perché il problema sparisce. Il volo è una forma della solitudine; là ciascuno ha l' azzurro

Ascianghi. « Noi dagli aeroplani vedemmo questo spettacolo, un corpo d'armata che si spoglia e salta nell'acqua.... ».

Il rosario degli autocarri.

intorno, e l'isolano è come rimpatriato. E quando nell'acrobazia o nel combattimento i tempi del volo si stringono fino a escludere ogni altro pensiero e si può e si deve essere soltanto sé stessi, lanciati, allora accade che cabrando, picchiando, scivolando d'ala o mitragliando Mameli rida di quel riso libero e furente di cui parlano i suoi compagni di volo e che a terra non gli conosce.

Questo sardo e quell'etrusco sedevano accanto, ai comandi. Il sergente maggiore Carlo Cipollini, atlantico, e il sergente R. T. Ugo Florio completavano l'equipaggio.

Fu al tramonto, lungo un costone a sud del Monte Andino. Giù, fra alberi, c'era un grosso tucul rotondo. Colpito, s'incendiò. In una piega del costone s'annidava inoltre una mitragliatrice. Tentarono di schiacciarne i serventi mitragliandoli a loro volta, radendo più volte il fianco del monte alla disperata. Furono investiti in pieno dalla raffica e l'aeroplano precipitò.

Il mattino seguente esso venne scoperto: laggiù, spezzato, fra gli alberi. Dalla truppa che veniva occupando la zona e che aveva fatto qualche centinaio di prigionieri, un distaccamento accorse. Forse taluno dei quattro viveva; forse era stato finito a terra. (In questa e nella precedente battaglia si era rastrellato un tal museo di mazze ferrate, di coltellacci e di rampini a due ganci da autorizzare le più atroci supposizioni).

Ma poi i prigionieri, che erano stati tenuti pronti

per un'eventuale esecuzione, vennero rilasciati. Il sopraluogo aveva accertato essere rimasti Cipollini e Florio uccisi nell'urto a terra. Quanto ai piloti, erano stati tutti e due colpiti di proiettile al petto, inchiodati ai posti di pilotaggio.

Forse Mameli stava ridendo di quel suo riso. Certo Bartolini stava esclamando qualche sua parola. Se ci penso, mi viene da tender l'orecchio. E di lui e di loro non mi riesce scrivere se non coi verbi al presente.

SCIRE, MAI CEU

Il terzo cerchio si saldò meno rapidamente: dall'ultima delle tre battaglie gemelle i vinti potettero ritirarsi più numerosi. E gli aviatori riuscirono ad agguantarli in parte, ad Addi Rassi e ai guadi del Taccazé. Ma era pure una soddisfazione, bombardandoli in quel principio di marzo, riandare le albe di dicembre quando si vedevano le colonne di Immrù affrettarsi allo Sciré con l' « orgogliosa sicurezza » che nel discendere le valli sembra ormai di prammatica, per gli eserciti destinati a risalirle « in disordine e senza speranza ».

Così la parabola della rapida guerra andava compiendosi. Anche il famoso guado di Mai Timchet tornò in scena sotto di noi. Povero, vecchio e caro bersaglio. Gli incendî coprivano le rive di fumo e di cenere. Ogni tanto la corrente prelevava un cadavere e gli faceva il trasporto.

*

Odor di cadaveri e azzurro d'acque furono i due motivi dominanti ed alterni della sinfonia, dai primi di marzo ai primi di aprile.

Prese alla gola dal fetore, ossessionate dalla impossibilità di presto disperdere in cenere la putrefazione ficcata e impigliata dentro le rughe e tra le pieghe di regioni tutte crepe e cespugli, le moltitudini in armi tendevano ansiosamente ai grandi fiumi, tendevano ai laghi, ai lavacri. Basta con il Tembien, basta con il Mai Mescic e con le loro carovaniere e con le loro notti clamorose di iene. All'Ascianghi! L'Ascianghi è blu, blu e pulito, e ci si cacciano le anatre. Ci siamo stufati, o aviatori, di fare i becchini dopo il vostro passaggio: vogliamo vedere qualcosa anche noi, lontano, qualcosa di meraviglioso. Basta con il tristo paese intorno Selaclacà. Al Taccazè! E se il fiume è navigato dai morti, allora più oltre, più su, alle trasparenti cascate di Debarech. Lassù faremo la doccia. Basta coi campi di battaglia da ripulire, basta con le petraie, l'arenaria, le rupi e le carogne di tanti mesi. Abbiamo vinto e i laghi son nostri, nostra è l'aria sottile, nostra l'erba. Marciamo oltre l'ultimo macello, — sì, a Dessié ci sono le rose, — oltre l'ultimo scheletro seminato dall'aviazione per pietra miliare sulle piste imperiali. Non più odore di morto. Vogliamo odore di bucato, in riva ai limpidi laghi.

Veduta dall'alto, o fanti, più che un'avanzata la vostra pareva ormai una migrazione. Un popolo occupava una terra: operazione biblica, più ancora che militare.

Risalendo dal bassopiano di occidente, la colonna Starace spicconava la via per i suoi autocarri,

gradino per gradino. E noi a gettare le informazioni, la posta e le ghirbe d'acqua. Avremmo voluto, — come faceva Beonio Brocchieri sulla colonna dell'Aussa quando spengeva il motore del Breda e da pochi metri gridava : coraggio, a un chilometro acqua !, — avremmo voluto aggiungere : i pascoli di Gondar sono vicini : sono verdi come il Mugello, come la Val d' Isarco, come la Valdinievole. Sulla terrazza di Debarech raggiunta con estrema fatica la colonna Cubeddu agognava anch'essa il lago. Sì, è grandissimo, il Tana : da una riva non si vede l'altra, proprio così. Tana, Nilo Azzurro, Ascianghi, Haik, Ardibbo ! Sogni di sorgenti, di isole, di tuffi e di cateratte rinfrancavano i Corpi d'Armata in sudore.

Ma per l'Ascianghi bisognava ancora sostare. Ohé, finalmente il Negus si è mosso. Dov' è ? In una caverna, a Quoram. C' è anche la Guardia Imperiale. Nientemeno. La zona fra l'Ascianghi e i laghetti di Dessié diventò il corso, la passeggiata delle squadriglie. Centoquaranta chilometri longitudinali, un lungo fascio di piste in mezzo alle quali spiccava un poco più largo, ma non tanto, il sentiero per Addis Abeba detto Via Imperiale. Un cornicione di mediopiano, fra una catena ininterrotta di vette e una piana che digrada fin sotto il livello del mare. Villaggi e festoni di boschi, sospesi a mezza altezza fra una muraglia di monti e una gradinata di terrazze e di depressioni. Un po' tutti gli aviatori dell' Eritrea c'erano passati, ma saltuariamente, fino allora, tran-

sitando. Adesso, dall'alba al tramonto, in quel cielo presero residenza. Quoram, Ualdìa, Cobbò.... Impararono ogni ghebì e ogni canneto. Quando negli aeroporti al ritorno dai voli i piloti e gli osservatori di pattuglie diverse si scambiavano i loro racconti, sembrava trattarsi di compaesani che ragionassero del borgo natio, tanto i riferimenti a quel certo folto di acacie o a quel tal sicomoro erano intesi e gustati.

Non è comodo, Hailé Sellassié, comandare un esercito e schierarlo per la battaglia essendo condannati all' immobilità finché dura il sole. Sopra la reggia trogloditica, sopra le orde meticolosamente nascoste nelle caverne, nei paesi e nei boschi, il rombo aviatorio sembrava diventato la sonorità stessa della luce solare. Aveva radunato tutti i suoi Ford, il Negus, ma erano viaggi a strappi, a singhiozzi, fra un aeroplano e l'altro, fra una sosta e l'altra sotto l'ombrello di un sicomoro. Anche i suoi aeroplani adoprava, i suoi Potez, i suoi Moth, i suoi Fokker, — coraggio, Babitcheff, Demissié, Tesfà, Corriger, — per trasportare i suoi generali e i suoi consiglieri discordi: ma bisognava risicarsi alla primissima alba o all'estremo crepuscolo, e capitava poi che nonostante la dipintura mimetica e l' infioramento di frasche non sfuggissero all'attenzione, né agli spezzoni incendiarî. È vero che a volare bassi sopra la zona di concentramento, a non lasciarsi persuadere dalle apparenze, a frugare la macchia con malsana curiosità sopravveniva sen-

z'altro, pronto, lo schianto del proiettile Oerlikon. Quella eccellente fabbrica svizzera aveva fatto di Quoram il centro della sua esportazione.

Se ne accorse fra gli altri Carbonara Nicola, primo aviere della Disperata, ferito al viso e a una mano mentre il suo trimotore «piallava» i cespugli con quella deplorevole insistenza propria della squadriglia. Fu una bella cannonata, in pieno, e condita dalle mitragliatrici: l'apparecchio rientrò, ma fu messo in disarmo. Era stato il nostro numero 1, quello di Ciano per tutto il primo tempo della campagna: ora che il comandante e la fiamma si erano trasbordati sul CA. 133 e il numero 1 era diventato quest'ultimo, il vecchio capopattuglia aveva mutato equipaggio, continuando tuttavia nel suo cronico vizio di calamita per le pallottole.

Lo vedemmo tornare all'Asmara in brandelli e Ciano se lo andò a visitare minutamente: era un altro dei nostri apparecchi originarî che ci lasciava, sfatto dal piombo; il quarto su nove, percentuale elevata. Mi indicava, chino dentro la fusoliera in penombra, i segni anneriti dei proiettili e delle schegge nella tela lisa. Questo, a Bet Mariam, ti ricordi? E c'era ancora una scritta a lapis sull'uscio, una proposta di Puglia al motorista durante un ritorno: Facciamo la conta a chi paga la birra. Sì, erano lunghi i vecchi ritorni, quando Macallé non era nostra. Macallé, Macallé, — dolce fiore del Tigré. Oppure: Vieni vieni a Macallé — c'è da fare anche per te. Qualche volta, con un languore allo sto-

maco, si giocava alla morra cinese.... Ma addio. Smontare una fusoliera è cosa di un momento, come disfare una capanna di ragazzi nel bosco.

Che è questo muso lungo ? Neanche si fosse alla fine. Europa.... Ginevra.... Che c'entrano ora i laghi svizzeri ? Vogliamo il Tana, vogliamo l'Ascianghi, vogliamo quei due gioiellini di smalto che si chiamano Ardibbo e Haik. Sul serio, non si sa bene in Europa quel che succede. Hai sentito la radio tedesca ? Trasmettevano il passo dei loro soldati in Renania : tum, tum. Che cosa significa ? Pare sia buono per noi. È vero che abbiamo accettato di trattare a Ginevra, e anche il Negus ? Che dice il Ministro ? Gli mandano cifrati da Roma ? Il Ministro bombarda Dessié.

Allegri, allegri ragazzi, il volo non vi manca. Tu a sud-ovest, questa è la posta per Starace, e non dimenticare, a Gondar, la solita picchiata sugli Inglesi della Croce Rossa : hanno attendato un così bell'ospedale, proprio dove non càpita mai un ferito : non sanno che fare, e quando arriva l'aeroplano eccoli sulla soglia della tenda maggiore a salutare cortesemente (l' infermiera è discreta). Tu a sud-sud-ovest, guarda se a Dabat peschi un Fokker. E voi a sud-sud-est, sì, Quoram Ualdia Cobbò, un po' monotono ne convengo, e il bestiame è molto e la gente poca : ma presto la gente si mostrerà. Tanta ? Tanta, che ci dovremo rimboccare le maniche.

« Nella zona del Lago Ascianghi, in direzione di Quoram, si è svolta ieri 31 marzo una grande bat-

taglia. L'esercito del Negus, con le truppe della guardia fornite di armi moderne di ogni specie, ha attaccato le nostre posizioni a sud di Mai Ceu.... Nel pomeriggio nostre truppe nazionali ed eritree hanno contraccato ed hanno messo in fuga il nemico, che si è ritirato in disordine nella valle del Mecan, bombardato dagli aeroplani e dalle artiglierie.... Settemila morti.... La nostra aviazione ha partecipato arditamente ed efficacemente alla battaglia, fatta segno a vivace reazione antiaerea, che ha colpito molti apparecchi.... Gli abissini partecipanti alla battaglia erano circa ventimila.... ». « (3 aprile). Nel settore del Lago Ascianghi l'avversario è in ritirata verso sud inseguito dalle nostre truppe e bombardato dall'aviazione.... ». « (4 aprile). ....Il nemico ripiegava al di là del Passo Agumbertà, bombardato e mitragliato dalla nostra aviazione.... ». « (4 aprile). ....Tutte le truppe abissine al comando del Negus sono in fuga disperata verso il sud. Tutta l'aviazione è impegnata nel bombardamento e mitragliamento di questa massa in disordine ». Via libera, marciatori ! La vostra corsa riprende e il lago è in vista, color paradiso. Scusateci, se siamo stati costretti a ingombrarvi il passaggio, a tuffarvi ancora una volta, l'ultima, nel purgatorio del solito odore. Sì, peggio che mai. Ma è l'ultima.

E la corsa riprese, lungo le piste, nel letto secco dei torrenti, dentro gli spacchi fra monte e monte. Al fondo s'ammucchiavano le vittime della maggiore sconfitta, i caduti della rotta conclusiva. Ogni finale

delle precedenti battaglie scoloriva al paragone. Rovesci di caricatori e grandine di spezzoni erano trascorsi come la lava e i lapilli di un'eruzione vulcanica, fermando la fuga in migliaia di gesti che ricordavano quelli dei calchi di Pompei. La stessa tinta delle epidermidi suggeriva un' idea di carbonizzazione. Dove una folla spossata s'era abbandonata a bivacco accadeva d' incontrare i morti seduti ad anfiteatro in un cratere di bomba, taluno appoggiato appena al vicino come per sonno.

Infinite altre ecatombi, spesso molto più vaste, ha visto la storia delle guerre. Ma di rado la strage si concentrò in un tempo e in uno spazio altrettanto ristretti. Per gli avanzanti in quei passaggi obbligati, l' impressione n'era moltiplicata. Era un' impressione di evento definitivo : di evento fatale, meglio, naturale, come un terremoto. Ecco, il destino che governa le guerre, che decide le grandi stagioni di falcidie per una gente, aveva voluto quella volta accelerare il ritmo e scaricarsi in un'estrema, intensa tempesta.

Fulminata, una generazione giaceva sui tratturi dell'altopiano. A bocca chiusa marciavano gli occupanti, attenti a non inciampare. Il fetore riduceva i comandi al minor numero possibile di sillabe. E finalmente fu la pianura, fu la prateria.

Finalmente fu il lago : l'oasi, dopo i deserti degli schianti e della strage : oasi di una vita fresca, ìttica, quieta e perenne. Lavacro delle nari e delle pupille, prima ancora che delle membra indolenzite e dei panni ingrigiti. Fatamorgana della patria remota,

della patria alpina e appenninica. Specchio della vittoria. E promessa della pace vicina, come di una primavera distesa e celeste. Il lago! Il lago!

Noi dagli aeroplani vedemmo questo spettacolo, un Corpo d'armata che si spoglia e salta nell'acqua. Il bucato di diecimila soldati imbandierò le sponde. La nudità degli uomini bianchi prese possesso del paesaggio: nuova a quel sole, con la sua massa rosea e le sue picchiettature nere.

Guazzavano. Era finita la serie delle grandi battaglie. Un' innocenza tra fanciullesca e biblica teneva quel popolo di maschi, quella migrazione conquistatrice. L'acqua scioglieva la polvere, la fatica, gli incubi.

13 APRILE

Alzo gli occhi e vedo, — in mezzo alle schiene dei due piloti, di là dal cruscotto, — una pala d'elica, ferma.

Questa volta lo scherzo ci càpita un po' lontano. Abbasso gli occhi e vedo la periferia di Addis Abeba.

*

Era stata una così bella partenza! Inclinata sull'orizzonte come un aquilone, la Croce del Sud incominciava ad impallidire. Una cinquantina di eliche facevano sul campo di Sciafat un gaio ciclone. Piaceva a tutti l' idea di vedere finalmente la capitale e di eseguirci sopra per la prima volta una dimostrazione in forze. I pacchi di manifestini al posto delle bombe ricordavano la visita di d'Annunzio su Vienna ; (davano altresì a tutti noi bombardieri un senso di gita domenicale, dopolavoristica). E piaceva che avessero scelto per un viaggio di più che millecento chilometri quasi tutto su territorio nemico non dico gli S. 79 che erano in Italia, ma nemmeno gli S. 81 che avevamo in Eritrea : semplice-

mente i CA. 133, a dimostrare come il nostro dominio aereo dell' Etiopia, capitale inclusa, fosse completo anche senza disturbare i « pesi massimi ».

Naturalmente, così, i limiti d'autonomia si sfioravano. Ma ci piaceva anche questo. Scaruffati, affaccendati e di buon umore, i comandanti delle pattuglie si gridarono le ultime intese, nel tuono continuo. Ciano decollò primo. Affacciato in torretta godetti, lacrimando di freddo, i decolli successivi, e l'aurora.

Questo è Farinacci. Questo è Bonomi. La pattuglia della Disperata era bell'e composta. Seguì il nostro comandante di gruppo maggiore Tessore, con Bruno Mussolini; Vittorio era capoequipaggio in altro apparecchio. Seguì il colonnello Baistrocchi. Seguì il generale Magliocco che comandava tutta la formazione. In totale, tredici trimotori. Sulla rotta di Dessié, candida la flottiglia spiccava in un azzurro di fiordo.

Poi le cose s' ingarbugliarono un poco. Quaranta chilometri dopo Dessié avrebbero dovuto raggiungerci i nove velivoli d' incursione veloce. Gira gira, l'attesa fu lunga. Quando si proseguì, la colonna risultò segmentata, distanziata. Si biforcò. Bisognava fidarsi alla bussola, in mancanza di chiari punti di riferimento. E il cielo s'era appannato.

Il panorama si fece immenso, sullo Scioa, mal comprensibile. Girava la testa su tanto ammasso di pianori, di giogaie, di picchi, di regioni declinanti o salienti, dove l'attenzione non riusciva a fissarsi

sugli episodî disordinati e ripetuti delle foreste, dei tratturi, dei campi e dei villaggi, — velo superficiale, a toppe e a strappi, — ma era come fascinata dall'ossatura stessa del panorama, da quel senso di creazione terrestre serbatosi acerbo e imponente attraverso gli evi. Pareva di non avanzare più, tanto il paesaggio era ormai grandioso e monotono : e insieme pareva che se mai fosse proprio il paesaggio, nei rapporti fra le sue moli, fra i suoi blocchi costitutivi, a spostarsi in modo impercettibile ma continuo, come fanno sotto l'aeroplano le distese delle nuvole.

Si navigava da due ore e mezza, da tre. Forse, avevamo sorpassata la capitale ; virammo. Alla fine, in quel caos di gravitazioni geologiche dove neanche l'uomo, raspando a fior di terra i suoi campicelli frastagliati o tracciando i ghirigori dei suoi sentieri, aveva introdotto alcun elemento geometrico, si avvistò una presenza razionale. Una linea retta color lavagna, che all'occorrenza spaccava in due le colline e saltava i fiumi su ponti di ferro : non indugiando in curve, se non ampie e regolari.

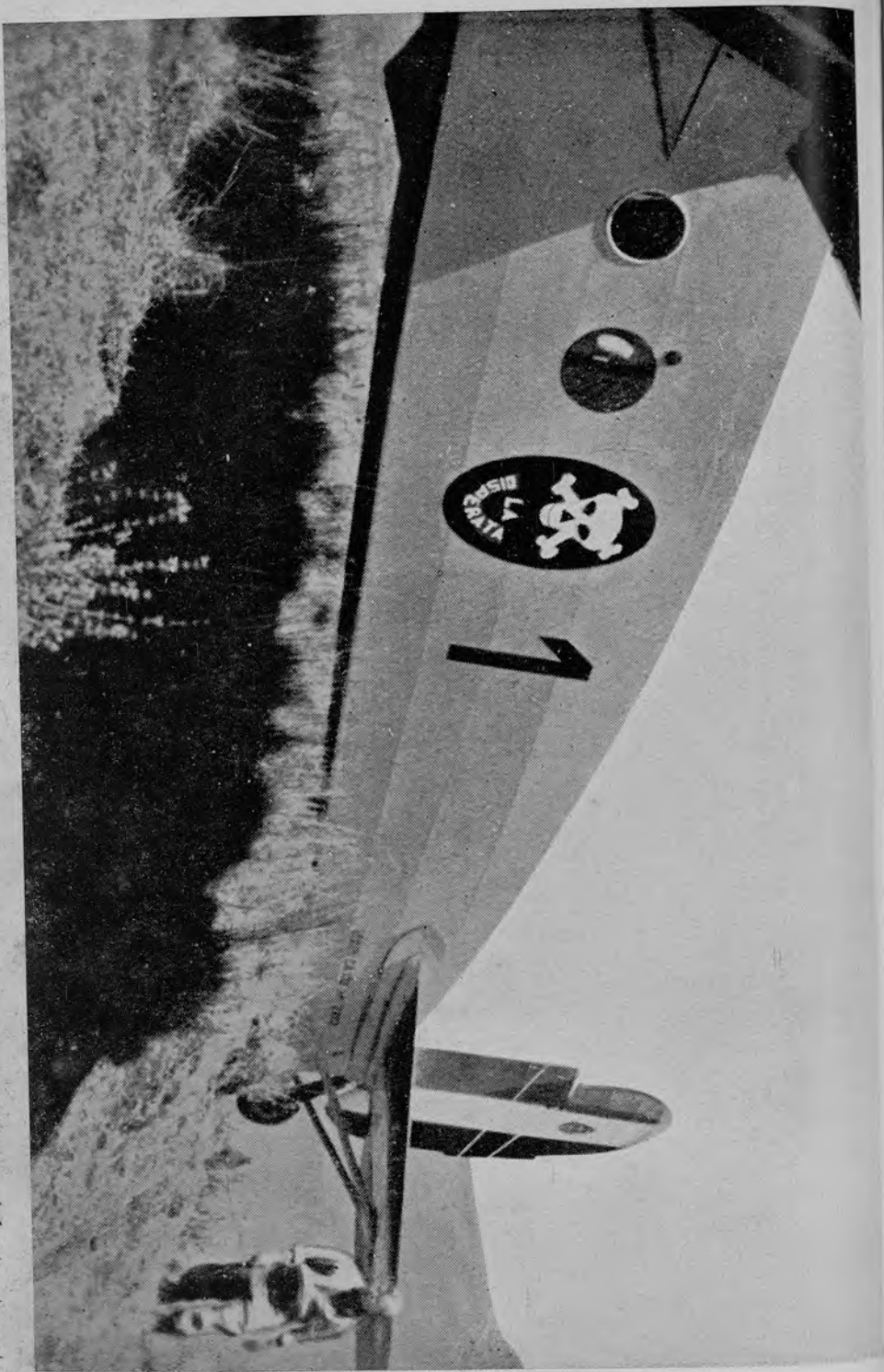
Avevamo dunque deviato a est rispetto ad Addis Abeba. Ci attaccammo al binario della ferrovia di Gibuti come a una fune, e in breve giungemmo in vista del sobborgo che contorna la stazione. Da lungi e dall'alto le città sogliono biancheggiare o luccicare. Città-foresta, Addis Abeba imprimeva sull'altopiano verdeggiante una macchia di verde più scuro, come l'ombra di una nuvola gra-

vida di freschezza. Il grosso della formazione stava sorvolandola, i caccia si esibivano in acrobazie. Fra gli aeroplani dietro noi, taluno aveva dovuto durante la ricerca prendere saggiamente la via del ritorno, a corto di carburante date le giravolte d'attesa di dopo Dessié. Eravamo in tre, la pattuglia della Disperata.

*

A questo punto l' elica centrale si mise « in croce ». (Per chi non pilota, è meglio quando s' incanta un motore laterale. Quella pala immobile lì davanti agli occhi non riesce a sembrare di buon augurio).

Piano piano e zoppicando, da poveri vecchi come si dice, ci si studiò di orientare verso Dessié. Ciano, Casero e Vito Mussolini si alternavano ai due posti di pilotaggio. Insieme con chi di loro era libero io consultavo la carta, non del tutto esatta. Carta, paesaggio, orologio, contatore della benzina, tachimetro, altimetro : fra questi punti gli sguardi giocano quietamente ai quattro cantoni, in simili casi. Quanto si rallenta ? Si è persa quota ? Si è persa la strada, non è vero ? Quante centinaia di chilometri ancora, prima delle linee ? Su quale campo di fortuna si potrebbe far calcolo ? Quanta benzina, quanta quota, quante ore, quanta distanza ci restano ? Interrogativi ovvii e privi di originalità, senza dubbio, ma che quando uno è lassù riescono a interessare. Era insomma uno di quei voli che a

13 aprile, Addis Abeba: «....e in breve giungemmo in vista del sobborgo che contorna la stazione».

13 aprile, atterraggio di fortuna dopo il volo su Addis Abeba : « ....ora veniva il burrone:.... in una violenta sterzata l'aeroplano si fermò, dietrofront, a coda nel vuoto ».

cose fatte si sentono chiamare drammatici, mentre lì per lì, a bordo, tutto si svolge in una calma e sobria attenzione, come in una sala operatoria.

Appena manifestatasi l'avaria, Ciano si era fatto premura di radioavvertire gli altri due apparecchi della pattuglia, chè rientrassero alla base per conto proprio. Ma quelli non avrebbero voluto lasciarci in nessun modo. Per un'ora insistettero a starci dietro, sempre volteggiando, a causa della maggiore velocità. Poi il calcolo della benzina costrinse Bonomi ad affrettarsi. L'altro tenne duro ancora un poco, quindi lo vedemmo derivare a destra, scendere verso il mediopiano. Dove andrai a finire, Farinacci? Restammo soli sopra il panorama enigmatico.

*

Bonomi riuscì a raggiungere Sciafat brillantemente. Vi avevano già atterrato diciotto dei ventidue velivoli della spedizione.

Mancavano all'appello, oltre gli apparecchi di Ciano e di Farinacci, quelli del colonnello Baistrocchi e di Vittorio Mussolini.

Dopo quasi sette ore di cielo, noi sorvolammo territorio occupato. Gli eritrei del Corpo d'Armata di Pirzio Biroli erano infatti sfociati nella piana di Cobbò.

Allora Ciano diresse su Quoram dove sapeva trovarsi una specie di campicello di fortuna negussita, nel quale erano stati avvistati e incendiati

due Potez prima della battaglia di Mai Ceu. Doveva essere un brutto atterrare, perché chi ci s'era provato, e cioè un piccolo RO1, aveva scassato. Ma per noi era già gran fortuna arrivarci.

Là ci aspettavano numerose sorprese. Il campicello angusto, — calato fra monti in fondo a una valle, — appariva tutt'altro che solitario. Oltre agli scheletri contorti dei Potez vi si notavano infatti ben tre apparecchi. Si cominciava da un RO37, atterrato malamente, per avaria. Degli altri due, atterrati per mancanza di benzina, uno, comandato da Vittorio Mussolini, era stato il primo pesante trimotore ad assaggiare quella strettoria sparsa di solchi e di buche : e se l'era cavata egregiamente. L'altro (colonnello Baistrocchi e capitano Vicenzi) aveva atterrato un po' lungo finendo in un accampamento, senza tuttavia toccare né una tenda né un uomo. Il nostro pilota iniziò quelle scarse spirali di discesa e di studio della situazione, che la quota ormai modesta consentiva.

A ragion veduta, sarebbe occorso virare aderente al monte e subito toccar terra, in modo da non perdere un metro del poco terreno rullàbile. Questo era infatti limitato, — oltre che dall'attendamento, dagli altri apparecchi, da una fila d'autocarri e da un gruppo di aviatori e soldati, — da una specie di burrone trasversale. Mangiarsi il campo in velocità significava finire nel burrone.

Ora, proprio mentre il pilota si proponeva di eseguire un ultimo giro d'osservazione per poi vi-

rare, anche uno dei due motori laterali piantò. Non rimaneva che affrettare al massimo l'atterraggio ormai inevitabile: il che fu fatto, a energiche scivolate d'ala. Tuttavia si toccò l'erba a metà campo.

Rapidissimamente vedemmo sfilare gli autocarri le tende le facce: ora veniva il burrone: si sentì fare il nome della Madonna, un rovinio di terra, e in una violenta sterzata l'aeroplano si fermò, dietrofront, a coda nel vuoto.

*

Farinacci e Bonacossa erano scesi via via nel caldo, a est di Cobbò. Serbatoi a secco, scelsero, o meglio dovettero scegliere una prateria fra le altre. Atterrarono felicemente.

La zona non era ancora occupata e riusciva anche difficile indicarla sulla carta con precisione. Bollore. Deserto. Piazzarono le mitragliatrici, a ogni buon conto, e con i teli composero sulla piana i segnali d'atterraggio. Lanciarono i messaggi radio, attesero.

Per tutto il giorno, nessun nero al margine del pianoro. Ma anche nessun velivolo in cielo. A sera il motorista esclamò: — Un apparecchio! Un apparecchio coi fari di bordo! — Ma erano le prime stelle. Notte insonne, fra guardia e sete.

*

Per un giorno vivemmo la vita della conca di di Quoram, coi suoi accampamenti di soldati a torso nudo, colonne di operai stradali in mantellina e berretto, cortei di indigeni che scendevano a sottomettersi con una specie di bandiera tricolore alla testa. I Ford dai cerchietti etiopici servivano agli aviatori a scorrazzare il campo studiando le buche: si potrà decollare? All'ombra delle ali, soldati e Camicie Nere guardavano il Ministro Ciano e i Mussolini sbuzzare scatolette sull'erba. Venne con altri ufficiali il segretario federale di Napoli, Picone, e raccontò di Mai Ceu chiamando la via per l'Ascianghi, in un francese di Mergellina, « 'a prommenadde *des morts* ». Il noto odorino era quasi sparito. Però, quando a sera si levò una brezza, rièccolo. Le mosche davano il mal di capo, pasciute e proterve: abituate, si vede, alla gente immobile.

Arrivò un CA133 da Macallè, con la benzina, atterrando superbamente. Casero e il motorista fecero l' impossibile, ma i nostri due motori impuntati non intesero ragioni. Ci toccò rimanere. Fra gli altri, troncando le discussioni, i primi a tentare il decollo furono Vittorio Mussolini, Vitalini Sacconi e il maresciallo Fasoli con il loro apparecchio alleggerito di tutto.

Là fra le tende che gremivano le pendici il generale Santini ci offrì da cena e Franco Ciarlantini

da dormire. Era una fresca e profonda notte. Prima di stendersi, ciascuno, come alla fine di ogni suo giorno d'Africa, sostava un poco, davanti alla tenda buia. E nell'oscurità si sentiva quella numerosa presenza, quel silenzio vivo. Come razzi, le stelle cadenti facevano arco sulla valle, per noi.

*

All' indomani mattina uno degli aeroplani che dopo lanciati i rifornimenti al Corpo d'Armata eritreo avevano anche ricevuto incarico di ricercare l'apparecchio della Disperata in territorio non occupato, avvistò i nostri camerati: e subito atterrò generosamente a rifornirli.

Questo aeroplano era pilotato dal tenente colonnello Tessore e da Bruno Mussolini.

Ci fu dato modo così, poco dopo rientrati a Sciafat, di assistere al ritorno di Farinacci e degli altri amici, nel loro apparecchio che ancora portava, impigliata fra le ruote, erba di prateria falciata di là dalle linee.

ULTIMO CAMPO

Una repubblica di aviatori: questo fu il nostro ultimo campo.

Ci avevano spediti a una trentina di chilometri oltre Dessié, in basso. Era una grande vallata solitaria, senza alcun presidio: tutta per noi. Nel color verde e nell'aspetto generale dei monti (per quanto non vi si scorgesse un paese né un casolare) ricordava l'Umbria. Ma al fondo la vasta piana, i pascoli sfogati, i boschi qua e là ed i liberi rivi davano il senso del paese ancora quasi vergine, da pionieri. A Ciano rammentava difatti il Brasile. Parlava di quando i nostri coloni avrebbero guidato colà immensi armenti. E pareva di vederli, gli uomini a cavallo fra mezzo alle bestie come al guado di una fiumana.

Per ora c'erano soltanto una dozzina di aeroplani, sulla prateria naturale. Inoltre, legata a un tronco di fresco ridotto a palo, la manica a vento. E le nostre tende.

E le nuvole e le vacche e gli zebù e i pesci nei torrenti e i nidi a forma di altalena fra i rami segreti e ritorti. Si cacciava come si poteva, con

le carabine e anche con le rivoltelle : scarse le provviste e monotone, ogni aggiunta era benvenuta. Gli indigeni recavano magri pollastri e le monete correvano secondo valori speciali di lucentezza e di effigi : valori separati dal resto del mondo, proprî della nostra valle, e di quella specie di società che vi andava nascendo fra una piccola comunità aviatoria e una indefinita sudditanza di pastori.

*

Siamo in un fragore brusco, violento e compatto, come quando s'apre la valvola su una trasmissione di stadio. Siamo in una tenda assediata dal diluvio. Si combatte coi rivoli come con topi, per non farli entrare o per cacciarli; e col vento, per non farci scoperchiare. Ora la tenda pare in condizioni di resistere. Una sigaretta ? Un fiammifero, due, tre : finalmente. Le brande stanno una attaccata all'altra. Distesi, c'è chi mugola le canzonette che si sentivano per Roma l'altr'anno e chi rilegge le lettere arrivate come ogni giorno col paracadute. « Inatterrabile ». L'ozio orizzontale, l'umidità tiepida e intensa premono la nuca non senza dolcezza.

Prova a aprire, ora c'è meno vento. Il sipario scuro e grondante si leva a triangolo su una successione di altri velarî grigi. Il fragore muta di tono, come a spostare le valvole. S'intravedono le tende più vici-

ne, ruscelli da tutte le parti, un albero. Ed ecco un'ombra passa là fuori, e si aggira e corre e salta. Ohè! Che fai, Bagnoli? Si scherza sul nome, è troppo naturale. Ma quello (è il capitano comandante del campo) insiste ad aggirarsi e poi si avvicina, si affaccia. È ammantato in un telo da tenda; il collo fuma. Dice un cognome che non conosco, aggiungendo: non riesce a trovare il campo, sentite?

Effettivamente, frugando con l'orecchio dentro la massa del fragore che avevamo fin qui accettato per unico e fuso, si distingue nel rombo un rombo: il quale diminuisce o cresce o scompare, e riappare e sempre si sposta. Si tratta di uno della ricognizione, alzatosi stamani in una schiarita; ha fatto servizio per la colonna Badoglio che marcia verso Addis Abeba; vorrebbe scendere, ha ormai poca benzina, ma il campo, sotto, è sparito. Bagnoli torna a saltare attraverso il diluvio. Non so se per far segnali al pilota, ammesso che quello riesca a bucare il tendone di nubi, o se per solo orgasmo. Certo egli fa come il pezzetto di ferro che sotto il foglio segue la calamita; corre qua e là con quel rombo. È un uomo bravo, che sommando le ore ha vissuto per aria più di un anno della sua vita; guerra e aviazione gli sono casa e famiglia. Vediamo la sua buona testa grigia passare e ripassare, lustra di tiepida bufera. Scorre l'acqua e scorre il tempo. L'ansia stessa si fa monotona, nevralgia senza fitte.

*

Fra diluvio e diluvio il cielo inscenava spettacolosi golfi turchini e prospettive alla Bibbiena, di cirri e di cùmoli candidissimi. Ricominciavano i bucati sui torrenti; i racconti e i ricordi, camminando per le praterie e saltando gli acquitrini. Le mitragliatrici detonavano in lontananza, ma per prova, nonché le piccole bombe a mano ereditate dagli ascari del Corpo d'Armata Eritreo passato per quelle parti. Progetti di arrivare ad Addis Abeba per primi, sbarcando dall'aria, circolavano da tempo; dominavano le nostre speranze, quando ci trasferimmo là nella valle sotto Dessié, nella «repubblica degli aviatori». Così molti si dedicavano alle esercitazioni a fuoco.

Da ognuna di queste gite anche brevi si tornava in tenda appesantiti alle suola da due barchette di fango ed erba. Il meglio era lasciarle asciugare e tagliarle via con il coltello: allora sembravano di quei materiali moderni da costruzione, impastati di paglia e colla. La valle minacciava d'invischiarci per sempre, noi e le nostre macchine incappucciate. A ogni chiarore qualche apparecchio tentava un decollo, e affondava. E tutti a spingere, a scavare, a tirare, con plumbei pàttini ai piedi. Subito dopo riprendeva la doccia.

Riprendevano le ore e ore di tenda, le carte, quelle

conversazioni chilometriche in cui qualcuno dava fondo perfino alla sua erudizione e si finiva per dividersi in due partiti sul problema delle parallele, se all' infinito s' incontrino o meno. S'era aggregato alla Disperata, — essa e il suo comandante attraevano invincibilmente i tipi di tale stampo, — anche il console Muty, allora tenente pilota quale volontario di guerra, uno degli squadristi più fieri che abbiano tenuto le piazze. Questi veniva dall'Aussa, e giacendo in branda a torso nudo, — un torso di pugilatore, striato di lunghissime cicatrici, — raccontava con spirito e negligenza dei due Italiani, Litta sottotenente, De Martino sergente, che soli con una banda di trecento uomini raccogliticci, pirati yemeniti e razziatori dàncali, contrabbandieri arabi e cuochi cinesi, avevano attraversata la Dancalia e preso un Sultanato. Questa storia di aviatori che atterravano nelle praterie e se ne andavano a caccia per boschi d' incerta sovranità, di guerrieri d'ogni colore vestiti di un turbante, di un paio di brache e di un fucile, riscuoteva la nostra intera simpatia. Pensavamo a tutte quelle possibilità d'avventura che nella guerra d'A. O. avevamo amate al disopra di ogni altro aspetto e ci si ribellava al pensiero che la Disperata dovesse concludere il suo romanzo impantanata dalle piccole piogge. Il comandante non diceva nulla, al riguardo; ma rimuginava certa sua idea.

*

Una mattina, — si sentivano per la vallata i soliti spari e schianti, — corse improvvisa la voce che a Farinacci una bomba era scoppiata in mano al momento del lancio. Fu un accorrere, un domandare. È di là dal campo. Dove ? Laggiù. No, è digià all' infermeria. Era all' infermeria, dopo aver percorso a piedi, appoggiandosi alla spalla di un camerata, circa due chilometri dal punto dell' incidente. La bomba gli aveva asportata gran parte della mano destra lasciandogli tuttavia il pollice e parte dell' indice. Altre schegge lo avevano leggermente ferito alla faccia e in altre parti. Nella tenda davanti a cui ci assiepammo in silenzio, gli stavano disinfettando lo squarcio e legando il polso. Non si udiva nulla.

Quando escì, fasciato e col braccio al collo, aveva il viso leggermente pallido ma fermissimo. Un CA.133 si disponeva a tentare il decollo, alleggerito fin della radio (piloti, Vitalini, Sacconi e il maresciallo Fasoli). Non c'era da perder tempo, perché occorreva amputare : e il probabile diluvio pomeridiano avrebbe reso materialmente impossibile la partenza fino a chi sa quando.

Farinacci fu adagiato nella fusoliera. Cautamente, evitando le buche via via segnalàtegli, l'apparecchio si portò all'estremo limite del campo, al

principio della striscia meno infame. Tutto gas, e via. Ma il rullaggio s' iniziò a rilento. Ma la coda continuava a sbattere senza riuscire a sollevarsi. Impastoiato, l'apparecchio non prendeva velocità.... Tutti noi si comprimeva il respiro, ci si ficcavano l'unghie nei palmi, ci si alzava lentamente sulla punta dei piedi come per invogliarlo all'avvio....

E proprio all'ultimo metro, dove il campo declina in un appezzamento arato, l' apparecchio, sì, non ruzzolò giù come sembrava ormai inevitabile, si sostenne, era per aria, sfiorò un boschetto, era salvo.

Adesso pensavamo al caro e generoso amico solo per ore lassù con il suo spasimo crescente, andando all'operazione. Fu tutta una ben triste parentesi.

*

E un'altra mattina s'andò con una macchinetta a vedere Dessié. Il tempo reggeva, da due giorni, permettendo il servizio aereo alla colonna Badoglio. Quella mattina, anzi, era andato il numero 1 della Disperata. Poiché l'equipaggio era già abbondante e si trattava di ricognizione non avevo insistito per andar io al posto d'altri. (Seppi, dopo, che all'atto della partenza Ciano aveva domandato anche di me. Ma dato che egli aveva fretta non mi chiamarono più, ed eran partiti che ancora si dormiva). Del resto ero anche contento di visitare Dessié, col suo

fogliame e con la sua erba che la pioggia smalta di verdi varî e intensi, con l'elisir della sua aria ; e con le sue mucche grasse e lustre, le sue « code » di schiavi cenciosi a farsi togliere le catene, le sue spalliere di roselline nelle aiuole delle Croci Rosse, le sue galla dalle chiare sottane pieghettate e dalla pettinatura ottocentesca. Dessié, questo misto di Congo e di Svizzera. E c'era ancora una lunga limousine antiquata, personale del Negus ; e su nel ghebì imperiale saccheggiato dagli Etiopi nel ritirarsi, certi frammenti di pellicole comiche, — ragazze in sottoveste, ciclisti in paglietta, — che in quella strana reggia devastata facevano un effetto dei più surrealisti.

Tutto bene, ma quando alla mensa del IV Battaglione Eritreo arrivò confusa notizia che Ciano aveva toccato terra ad Addis Abeba e che l'apparecchio era tutto traforato intuii quale « ricognizione » avessi perduta ; e calpestai la rosa di Dessié che m'ero messa al cinturone. Solo più tardi, e cioé quand'ebbi un poco « incassato » il dolore personale, gioii che alla serie delle sue imprese la Disperata ne avesse aggiunta un'altra più straordinaria di tutte. (E, forse, che una volta tanto mi fosse dato parlarne senza l' imbarazzo del partecipante).

O È UN ASSO O È UN PAZZO

Allorché, addì 30 aprile 1936-XI, il CA.133 numero 1 della Disperata toccò il suolo di Addis Abeba, la più avanzata testa delle nostre colonne si trovava a oltre cento chilometri in linea d'aria dalla capitale nemica: precisamente, al torrente Gadula. Altre avanguardie avevano occupato Debra Sina e il colle di Termaber, ma gli autocarri non avevano ancora sormontato quest'ultimo dislivello, il più duro. Sarebbero passati perciò cinque giorni prima che il Maresciallo Badoglio « alle ore 16, alla testa delle truppe vittoriose », entrasse nella città.

Da Addis Abeba il Negus non era ancora fuggito (il 1 maggio alle 12 manifestava al signor Barton ministro di Gran Bretagna e al signor Godard ministro di Francia propositi di « strenua resistenza » !). La guarnigione si trovava nel normale regime di disciplina e la difesa antiaerea in piena efficienza.

Tutto questo va ricordato: e tutto questo era a cognizione di Galeazzo Ciano quando alle 7.30 si levò in volo dal campo avanzato di Dessié. Militarmente parlando, qual'era il compito? Esso si riassumeva nella parola ricognizione. Vedere, rendersi

conto, riportare notizie ed elementi di giudizio. La zona dal Termaber ad Addis Abeba non presentava molto interesse, a questo fine, nel senso che non vi si notava alcun movimento. Interessava, viceversa, Addis Abeba stessa : era là l'incognita, era là che una resistenza avrebbe potuto accogliere, al termine della sua fatica, la colonna Badoglio. Quindi, opportunità di spingere la ricognizione fin sulla città e anzi di fare di questa il maggiore oggetto di osservazione. Ma, come sciogliere nel modo più certo l'incognita della città ? Come riportarne il massimo possibile di notizie ? Come far parlare Addis Abeba ? È qui che Ciano aveva da tempo una sua idea : e decise quella mattina di metterla in pratica, informandone l'equipaggio (composto del capitano pilota Casero, del tenente pilota Muty, del maresciallo R. T. Puglia e del motorista Ghelardini). Si trattava né più né meno di atterrare sul campo di aviazione di Addis Abeba e di prendere prigioniero il comandante del campo o altra persona di rilievo.

Temerario : non impossibile. L'aeroporto si trova a circa quattro chilometri dal centro : in piena periferia cittadina, ma fuori di una possibilità immediata di afflusso per truppe disseminate altrove. Un unico grande hangar vi sorgeva, con la sua bocca di balena permanentemente spalancata. Se sfruttando gli elementi « sorpresa » e « sbalordimento » si atterrava e rullava velocemente fino all'hangar prima che la difesa antiarea del campo si concentrasse sull'improvviso obiettivo, due uomini risoluti, sotto la pro-

Ingresso delle forze italiane in Dessié.

Ultimo campo. Il primo apparecchio atterra presso Dessié.

tezione delle mitragliatrici di bordo e giocando al caso di bombe a mano o di rivoltella, potevano benissimo prelevare un Babitcheff o un Demissié, imbarcarlo, e via.

In fondo il progetto si basava sulla probabilità che al presidio del campo abbisognasse almeno un minuto o due per accorrere ai pezzi. E in tal caso le mitragliatrici di bordo sarebbero con efficacia intervenute in anticipo.

Purtroppo le cose si svolsero diversamente. La difesa risultò meglio organizzata e più pronta di quanto fosse legittimo sperare.

L'apparecchio arrivò basso sopra il campo. Eseguì una, due evoluzioni radenti: la difesa non dava segni di vita. Allora i piloti abbassarono decisamente le manette del gas. E già « richiamavano » per l'atterraggio, già i pneumatici sfioravano l'erba, rimbalzavano sulla terra, quando si udì nel coro leggero dei tre motori a regime ridotto una tempesta di mitragliatrici.

Nascosti da siepi, annidati tutt' intorno, i mitraglieri scioani disponevano da cento metri di un obiettivo lento e facile su cui imperversare a canne orizzontali. Venticinque proiettili perforarono la fusoliera, le ali, la carlinga: e nella carlinga fino il sottile cuscino di cuoio dove Ciano poggiava la schiena.

Non c'era che ridare gas e balzare di nuovo in aria, al disopra degli eucalipti. Così fu fatto.

Se non si era riusciti nella prima intenzione,

restava intanto acquisito quest'episodio senza precedenti, di un aeroplano da guerra che in pieno giorno e in un aeroporto ben difeso tocca il suolo di una capitale nemica. E di là in poi l' incursione si svolse tutta in quella sfera dove l'estrema temerità conta sulla propria coincidenza con l'estrema fortuna.

La scarica delle mitragliatrici dell'aeroporto aveva dato il segnale a tutte le batterie ; agli Oerlikon, alle mitragliatrici, ai moschetti ; contro l'apparecchio sparavano dalla stazione radio e dall' ippodromo, da San Giorgio e dal ghebì, dall'aeroporto e dal mercato. Allora Ciano giudicò opportuno trattenersi a bassissima quota sulla città per tre quarti d'ora.

Evoluzioni fra eucalipti e tetti, acrobazie sulle piazze. Era la vecchia abitudine «disperata» di guardare in viso la gente. Davanti a una folla protetta dalla generosa promessa italiana di astenersi da bombardamenti su Addis Abeba, era il gesto elegante di chi, solo e sdegnoso di rispondere, giuoca col fuoco di mille armi puntate tutte su lui.

L'apparecchio fu visto tuffarsi fra le case di Via Maconnen, sorvolare la strada a sette metri d'altezza. Più la reazione infuriava, più quello ne sembrava ispirato. Con le sue difese, con le sue popolazioni e coi suoi stati d'animo la città s'offriva ai volatori interamente, in tanti episodî che gli occhi coglievano come un cavaliere esperto sa cogliere un fiore dalla groppa del cavallo al galoppo.

Tuttavia, si era ormai molto al di là di ogni

compito di « ricognizione ». Si era in quello che può sembrare un assurdo ai prudenti valutatori del « minimo di rischio col massimo dei risultati ». Ma noi pensiamo che in ogni guerra brillantemente condotta il coraggio collettivo debba avere altresì le sue punte di gesti puri, di sfide e anche di beffe. Va aggiunto che quel prolungato spettacolo di audacia superiore e di sicurezza miracolosa produsse nella città in tensione incalcolabili effetti, secondo le testimonianze raccolte all' indomani dell' ingresso di Badoglio. I bianchi se ne sentirono rinfrancati, alla vigilia d'asserragliarsi nel quartiere delle Legazioni, e fra tante voci contraddittorie intuirono in quell'apparecchio la staffetta della conquista. Il morale dei negussiti, pencolante, precipitò.

Sulla piazza principale il Caproni si tuffò così a fondo da strappare con le ruote un filo di telefono. Ivi venne lanciato dal comandante un facsimile del gagliardetto della Disperata. Così il segno apparso attraverso tutta la guerra fin dalla primissima alba su Adua e diventato un simbolo per legionari e nemici, per Italiani e stranieri, primo piombò nella capitale a consacrare il nostro imminente possesso.

A questo punto due esplosioni di Oerlikon empirono la fusoliera. Due getti di benzina crosciarono. Immediatamente il pilota si lanciò in cabrata, guadagnò quota il più possibile, sfruttando quei primi minuti nei quali i motori non accusavano ancora, in seguito allo sfondamento dei serbatoi, scarsità d'alimentazione.

Poi, un ritorno a taboga. Picchiate di centinaia di metri, al cui termine un'onda di benzina riaffluente permetteva di proseguire, di risalire rombando. Bruschi silenzî, e altre picchiate. Puntati contro le falle con cuscini e stracci, il motorista e Puglia arginavano la duplice emorragia. Ma le emanazioni della miscela stordivano ed ubriacavano. Il motorista cadde svenuto.

A sera, nel fango del campo, gli avieri erano tutti intorno al numero 1. Quelli che avrebbero dovuto riparare non sapevano da che parte rifarsi. Puglia e Ghelardini se ne stavano contenti e meravigliati. Gli altri non si saziavano di contare i colpi, di ficcare le dita nei buchi e di alzare i lembi squarciati. « È il secondo apparecchio che riduce così ». « Quello li màcina ». Così parlavano i meccanici, gli specialisti, nel crepuscolo pioviscoloso.

Cinque giorni più tardi in Addis Abeba un commerciante greco interrogato dai giornalisti (1) raccontava il tragico sacco della città. « ....Noi si scrutava il cielo sperando che comparisse un aeroplano italiano. Due giorni prima, giovedì, uno dei vostri Caproni ci aveva fatto trepidare d'angoscia. Aveva

(1) Confronta CESCO TOMASELLI, *Con le colonne celeri dal Mareb allo Scioa.* Mondadori.

volato a sette metri sopra la via Maconnen, aveva persino preso terra al campo di aviazione. Gli tiravano con le mitraglie e coi moschetti da tutte le parti, e lui imperterrito a fare acrobazie. — O è un asso o è un pazzo, — s'era detto fra noi. Perciò speravamo che quel grande pilota sarebbe tornato, e guardavamo il cielo ».

FINALE

« Annuncio al popolo italiano e al mondo che la guerra è finita.... ». Un foglietto di velina battuto a macchina, gualcito e lagrimoso di pioggia. La guerra è finita. Ce lo ripetiamo, ma rimane una frase astratta. Diluvia come ieri e come ieri l'altro. Prigionieri dell'umido, non vediamo chi possa metterci in libertà.

Approfittando del primo momento buono si cercherà di portare gli aeroplani ad Addis Abeba, e per questo tentativo converrà che essi siano il più possibile leggeri di cose e d'uomini. È inoltre necessario trasferire lassù molto del materiale. Così il nostro ultimo campo principia, sotto la pioggia, a sciogliersi. Una colonna parte per Addis Abeba con autocarri carichi di benzina, attrezzi e provviste; con un'Ardita quattro ufficiali (Zenone Benini, Tito Torelli, Franco Bellia, io) e un giornalista francese (monsieur Jacob del *Petit Parisien*) tornano verso Macallé: già ci si mette in giro per l' Etiopia come fosse Italia. Ciano e il minimo d'equipaggi rimangono con gli apparecchi.

*

La Disperata non ha finito di sanguinare.

Mentre i suoi aeroplani finalmente si levano dall'acquitrino di Dessié e a conclusione della loro campagna si posano nell'aeroporto della capitale etiopica, la colonna degli autocarri viene assalita.

Era destino che anche questa forma di rischio e di fatica propria degli aviatori in Africa Orientale, — parlo delle colonne autocarrate che dovevano via via trasportare gli specialisti, parte degli equipaggi e il carburante e il materiale agli aeroporti improvvisati, avanzati, — segnasse una sua pagina di sacrificio. Era destino che il contributo di sangue della Disperata si prolungasse fino a saldare le gesta dei sette mesi di guerra, con quelle gesta dei mesi di repressione e di sistemazione nelle quali altri camerati proseguiranno e compiranno l'opera.

Un migliaio di scioani, che si erano guardati dal disturbare la potente colonna Badoglio, piombano sui pochi autocarri degli aviatori, distanziati e impastoiati dal fango. Ciascun uomo viene accerchiato e si difende estremamente contro venti, cento avversarî. Decapitato è il capitano Bagnoli, comandante del nostro campo di Dessié. Della Disperata cadono insieme uno dei volontarî più giovani, il sottotenente Pellati, e uno dei sottufficiali più provati, il sergente maggiore Gallini. Prima di morire, un ferito rimasto steso sotto un camion annota sul fondo

della macchina l'accaduto, le resistenze strenue, le successive uccisioni (1).

*

È uno di quelli avanti-l'-alba in cui ci si sveglia senza sapere dove. Né si sa bene come siano orientati i piedi, come la testa. Si ha solo un vago senso di cammino da riprendere, in una direzione che non si saprebbe definire.

Odore di nafta, d' incerato, di uomini addormentati e di ferro umido. Un chiarore trapela appena, ai margini del tendone che ci ripara come pescatori ammucchiati in coperta. Ma è l'alba, o la luna?

È ancora la luna. L'autotreno che ci ospita ha certi suoi schianti interni come se alla guazza il grosso motore scricchiolasse d'artrite. Chi mi russa accanto è quell'orsacchiotto biondo di maresciallo che ci accolse ieri notte (o stanotte, come si dice?).

---

(1) Neanche questo episodio fu l'ultimo. Uno dei camerati rimasti in A. O. dopo la fine delle operazioni di guerra, il s.ten. Medaglia, mi scrisse: « Il giorno 25 dicembre 1936 abbiamo avuto un accanito combattimento contro gruppi di armati ribelli. L'apparecchio del comandante (il glorioso numero 1 che pilotava Sua Eccellenza) è stato seriamente colpito: il primo pilota, capitano Quacchia, ferito gravemente al torace, il secondo, S. Ten. Moretto, ferito alla testa ma in forma più leggera. Nel mio apparecchio sono rimasti feriti seriamente il secondo pilota e il marconista. Come vede, è stato un combattimento proprio degno in tutto e per tutto della vecchia Disperata ».

Nel freddo antelucano il sonno si frammenta, dolgono le gambe strette da giorni negli stivali motosi.

Fra poco dai veicoli allineati sotto le costellazioni ognuno si calerà, taciturno. Berremo un caffè riscaldato dentro una latta da benzina. Albe d'autotreno, di « colonna ». Quante ne abbiamo viste ?

Sono tre giorni o quattro, che viaggiamo, pernottando negli autocarri che s' incontrano ? È giovedì, venerdì, sabato ? I miei compagni ed io abbiamo barbe brigantesche in un pallore abbronzato. Non ci siamo mai guardati a uno specchio, ma ognuno immagina sé dall'altro. Il più curioso è monsieur Jacob : partito giovane, quasi fanciullesco nel suo roseo capino glabro e pelato, ora gli vediamo venire la barba bianca.

A gran giri di manovella la colonna avvia gli enormi motori infreddati. Va verso Dessié e Addis Abeba. Arriverà, sperano, fra venti giorni. Noi riprendiamo a saltellare sopra le molle dell'Ardita acciaccata, litigando e procedendo alla media di sette chilometri l'ora, di guasto in pantano, di imbottigliamento in insabbiatura, aspettando alle salite un'autocarretta o una coppia di muli che ci tràini ; io ho perso il sacco con tutte le mie robe e col primo manoscritto di questo libro ; ci ordinano « a casa, la guerra è finita », ma la guerra c' impiglia nel suo strascico di pioggia e di pista ingorgata, e sembra non volerci mollare più.

*

Durante una delle mille soste vediamo uno spauracchio piantato su un declivio fra ,sassi ; il vento ne agita i brandelli.

Ma è una vecchia. Una lunghissima vecchia randagia che si avvicina e chiede, mugolando, tendendo un palmo di mano chiaro e scheletrico. Le diamo una galletta, una mezza scatola di carne. Ci bacia le ginocchia con suoni inarticolati e ridicoli. E le diamo altre gallette, e a gara altre scatole e fino una bella coperta a disegno scozzese, forse per alleggerire la macchina e perché siamo ormai prossimi, forse perché quella apparizione ispira una sorta di pietà grottesca, fa venir voglia di sperimentarne crudelmente le reazioni davanti a una generosità esagerata.

Invece l'episodio si trasforma. Alla coperta, la vecchia abbraccia il dono con un impeto talmente rapito e assoluto, che in quell'atto in lei balena la madre, e la buia miseria di una vita, di una gente : una tale esperienza di mali che il riso si gela. Carezza la coperta con gli ossi del viso : la morbida coperta a disegno scozzese, quest'unico miracolo che le è capitato nell'esistenza e purtroppo vicino alla morte, quest'unica, soverchiante occasione di contatto con la bontà. La lasciamo là fra i sassi che sussulta, squassata da singhiozzi senza una lacrima.

E non si sa se la abbiamo fatta felice o se le abbiamo suggerito tutt' insieme quanto è stata infelice.

*

L' Impero, quand' è che ne abbiamo sentito parlare la prima volta?

È l'alba e gli operai spicconano l'Amba Alagi. Hanno la mantellina sulle spalle, la camicia da borghese senza colletto, il casco marrone slavato dalla pioggia; qualcuno mordicchia una pipa spenta; il loro sguardo è sereno e il loro saluto pieno di civiltà. L' Impero.... Hanno fatto l' Impero.... Che cosa dicono? La macchina procede a strappi, sfessata dai burroni e dalle paludi: ogni momento bisogna scendere, spingerla, e gli operai ci dànno una mano. Ma cosa è successo? È stato ieri, pare, ieri a Roma. Quando la macchina riprende ci si salta sopra e su, finché dura. Qui la strada è già ottima, una strada come in Italia, a zig zag come sullo Stelvio. I pali del telegrafo e del telefono passano a lato, i fili luccicano, già definitivi. Alt. Per favore ci potete aiutare un momento? E lo sapete bene cos' è successo ieri a Roma? Sì, ha parlato Mussolini. L' hanno sentito alla radio i Carabinieri. L' Impero. L' Impero! Il passo è vicino, coraggio, ecco il suo vento fresco e la lapide per Toselli. Finalmente è la scesa. Ci si ferma, allo spaccio? Lo spaccio è una baracchetta foderata di scatolame, con accanto un autocarro-magazzino. Mentre si prepara la colazione il banco-

niere domanda di Addis Abeba dove ha un figliolo autista borghese andato con la colonna Badoglio.

Quel babbo ha l'aria così ben ingranata, fra la latta lustra delle scatolette dipinta di pesci e di frutta e il fucile appeso a un chiodo, che gli domando della sua vita. Mi fa una breve storia di camions e di spacci, vorrebbe andare ad Addis Abeba anche lui, avere una concessione « ai Laghi ». « Mio figlio non so, conclude. Io, ormai, resto qui di certo, qui nell' Impero ».

*

Avendo trovato una Balilla a due posti diretta a Macallé precedo la nostra Ardita, che trovasi al rimorchio di un autocarro. Così arrivo da solo al campo di Sciafat.

Sciafat significa nella mia abitudine le adunate aviatorie di gennaio e di febbraio, i cento decolli quotidiani fra i poggi gremiti di tende e le strade gremite di macchine, il cielo rimbombante.

Cos' è questo silenzio ? Questo deserto ? Mi aggiro al margine senza decidermi a entrare. Barbuto e sporco, mi par d'essere un viandante un po' smemorato che non riconosce i vecchi luoghi. Lassù dovrebbero essere le tende del Comando Generale : ma non ci sono ; qui dovrebbero passare autocarri e autocarri, nascondermi nel polverone : ma l'aria è ferma e pulita.

Che cos' è accaduto ? Sul prato, oh molto più piccolo e più verde d'un tempo, pochi aeroplani in

fila, una diecina d'eliche ferme. Più lontano, in un altro prato, alcuni avieri giocano al calcio.

È accaduta la pace. Soltanto qui, il fatto che la guerra è finita prende il suo senso, sotto forma di questa malinconia da domenica e da provincia. Questa è la pace, a un tratto, e non ci si risolve ad entrarci dentro.

*

Infatti una volta entrati tutto si mette a scorrere, a rotolare — dopo tanta lentezza — a precipitare verso la fine. Ciano atterra, in arrivo da Addis Abeba, e con il suo altri apparecchi. Si salta all'Asmara attraverso rovesci e fulmini. Il tempo di una doccia e di un sonno. La mattina chiudo il baule che gli apparecchi stanno per muoversi ; saluti dalla porta, rullando. Mezz'ora dopo Ciano mette fiori alle croci di Lanza, di Ostini e di Barino nel camposanto di Massaua. Motoscafo, fra grue e carbone, ruggine, petroliere. Il *Conte Verde* spicca così nitido da parere il modellino di sé stesso in una vetrina del Lloyd. Quando esciamo dalle cabine, in maglietta balneare, siamo su una nave in cammino piena di olandesi, di donne indiane con le sciarpe rosse e di donne inglesi con le efelidi in risalto, che vengono da Bombay e da più lontano. Noi....

Da dove veniamo, noi ? Ci si iscrive con diligenza alle gare di tiro al piattello e di ping pong, si fa la cura del sole per non essere troppo bianchi

Addis Abeba: la stazione radio, l'ospedale militare, il centro.

« ....noi ci domandavamo quale significato racchiudessero quei profili inauditi, quale segreto sigillassero ». (*Luce*).

ai bagni in Italia. La nave ci assume nel suo « tempo » sospeso, dalle giornate spaziose nel presentarsi e impalpabili nel consumarsi. Finché il maestrale asciuga l'ultimo sudore africano.

Domani vedrò la mia moglie e i miei bambini sul molo di Brindisi : e l' Italia sarà sotto il dolce sole mediterraneo quale noi la lasciammo. A sera il ponentino muove le palme di Roma e inquieta i riccioli dei capitelli. Era estate quando si partì sul mare, quasi estate è tornando : e in mezzo noi non avemmo inverno. Così l'approdo di domani sembra un approdo allo ieri. Sembra sempre lo stesso anno, con una stagione di sole più lunga del solito e non ancora esaurita.

Tutto nel dolce sole si salda e si annulla. Andiamo in ufficio, firmiamo lettere che pare di avere dettate il giorno prima ; pare e non pare, stanotte si dev'esser sognato.

*

Che cos' è il mal d'Africa : un'ameba spirituale che ci travaglierà fra molti anni, nell'età in cui alcune cose diventano indispensabili ? E per noi, invece che certi sigari e una vecchia veste da camera, indispensabili si faranno le ambe e le palme dum ?

O è piuttosto questo assestamento che subito nei primi mesi dopo l'Africa, l'Africa deve fare dentro di noi ? Questa gravitazione di orizzonti, di deserti ? Mai come nell' introdurla nella memoria si

sente che l'Africa è enorme : non c'entra tutta, preme e straripa.

Averne scritto dovrebbe significare di averla introdotta, sistemata, e con essa la guerra : so che non è così. Mi contenterei se qui fosse la cronaca di un reparto, l' immagine di un comandante e dei suoi uomini caduti o superstiti, con qualche sfondo come nelle fotografie. Della sinfonia qualche eco di trasmissione, sia pure disturbata dai telegrafi e dalle burrasche.

E pareva, là, che la Fortuna ci avesse riserbato il privilegio di veder tutto : alla fine del racconto si misura la brevità degli itinerarî e la parzialità dei panorami. Davvero, l' Etiopia è molto più grande. Molto più grande fu la guerra, e infinitamente più rapida di quel che parve giorno per giorno nell'alternativa delle battaglie e degl' intermezzi, — anche se ridotti ai minimi termini, sempre lunghissimi, — nello scorrere dei paesaggi, — anche a 300 l'ora, sempre lentissimo, — in quella lontananza dalla patria il cui senso ci si trasferiva dallo spazio nel tempo.

Ora soltanto, e ogni giorno più, si «sente» la velocità e la vastità dell' impresa : estreme, e contraddittorie : appunto per questo miracolose. E il miracolo maggiore (poterlo capire, ecco il vero privilegio di chi è stato in A. O.) è pur quello di un Uomo che senza aver passato il Mar Rosso ha veduto questa cosa imparagonabile che è l' Etiopia : Egli la ha veduta, e non noi che la frugammo con

gli occhi. E ha impostato e condotto la sua guerra attraverso i suoi successivi luogotenenti con una intuizione dell'Africa che andava contro l'esperienza degli africanisti, contro i trattati delle guerre coloniali, contro le previsioni di chi si documentava sul posto. Sopra i picchi del Semien, sopra i vulcani della Dancalia, sopra le ambe del Tigrai, sopra le foreste e le savane e i laghi e le erosioni noi ci domandavamo quale significato racchiudessero quei profili inauditi, quale segreto sigillassero. Ma il paese restava muto e impenetrabile sotto di noi. A Lui solo ha parlato.

*

Al di là di questo non chiedeteci giudizî intorno all' impresa. Non si può discorrere di letteratura avendo letto un libro solo. Di guerra ragioneremo dopo averne fatte alcune altre.

Roma, maggio XV.

NOTA

Della squadriglia DISPERATA in A. O., attraverso anche le successive aggregazioni, hanno fatto parte i seguenti camerati :

Ufficiali Piloti.

Capitano GALEAZZO CIANO, Comandante - Capitano GIUSEPPE CASERO.

Tenenti : FELICE BALDESCHI, PIETRO BONACOSSA, ORESTE BONOMI, ROBERTO FARINACCI, LUIGI LANZA - Osservatore addetto alla squadriglia : tenente ALESSANDRO PAVOLINI.

Sottotenenti : LUCIANO AGOSTI, OSVALDO BERETTA, CARLO GIOLETTA, CARLO IVALDI, MARIO MAMELI, GIUSEPPE MAZZUCCHELLI, EDOARDO MEDAGLIA, VITO MUSSOLINI, ALBERTO OSTINI, RENATO PELLATI, LUIGI TERRACCIANO.

Sottufficiali Piloti.

Marescialli : IVONE DEL PIANO, VITTORIO MORETTO.

Sergenti Maggiori : ROSARIO GUGLIUZZA, ORESTE ACRI, MICHELE D'AMATO, GIUSEPPE LEONARDI, PIETRO BIGOTTI.

Sergenti : BACIO GALLINI, ROBERTO SEVERINI, WALTER APPIANI, CARLO MARTOGLIO, MARIO CARATTI.

Sottufficiali motoristi.

Maresciallo : ANDREA SILVESTRI.

Sergenti Maggiori : CARLO CIPOLLINI, MARIO FRANCINI, SILVANO FILIPPOZZI, LUIGI JOGHI, MARIO MONTRESOR, FIORENZO BARINO, ALVISE GONELLA, DALMAZIO BIRAGO.

Truppa Motoristi.

Primi Avieri : SILVIO BALDI, LIBICO BOLDINI, STELLIO FOCESI, ALFIERO CRAVERO, GIAN MARIO BORDONI, ATTILIO ZUCCO, AMEDEO ZUCCON, RENZO SCIARINI, PASQUALE TURINI, CARLO CHIASERA, MICHELE GHELARDINI, ACHILLE FARINAZZO, ALDO CINI, ARRIGO COMASTRI.

Sottufficiali Montatori.

Sergenti Maggiori : ANGELO POSTINI, CELESTE CAMAGNA, FRANCESCO DE VERO, FRANCESCO BURUL.

Sergenti : GIOVANNI BOSCHI, CARLO PALLA, GASTONE MEACCI, AMLETO LUCERI, EGIDIO CORBA, RENZO LOMBARDI.

Truppa Montatori.

Primi Avieri : GIUSEPPE VINCI, UGO RICOSSA, PIETRO MASCOLO, ITALO DI MARCO.

Sottufficiali Armieri.

Sergenti Maggiori : GIUSEPPE FABIANI, FRANCESCO PARENTE, GIULIO ARCANGELI, MARIO TOMEI.

Truppa Armieri.

Primi Avieri : UMBERTO MINOTTI, ATTILIO PEDATELLA, GIUSEPPE SARIA, TOMMASO FERRARI.

Avieri Scelti : REMO BARTOLINI, BERNARDO GIGLIOTTI.

Sottufficiali R. T.

Marescialli : ALFREDO PUGLIA – RICCARDO RONCHI.

Sergenti : PAOLO GIOVAGNOLI, UGO FLORIO, MICHELE REITANO, GIORGIO GIORGETTI, GIUSEPPE CAGNO.

Truppa R. T.

Primi Avieri : ATTILIO CODARINI, ALDO SPALLA, ALDO GHISI, NICCOLÒ GUADAGNI.

Sottufficiali Elettricisti.

Sergente : MARIANO RITA.

Truppa Elettricisti.

Primi Avieri : NICOLA CARBONARA, ADELMO BORGATTI.

Sottufficiali Fotografi.

Sergente : FRANCESCO SERAO.

Truppa Fotografi.

Primo Aviere : TOMMASO SERAFINI.

Sottufficiali di Governo.

Maresciallo : VINCENZO GRANCE – *Sergente :* DOMENICO PUCCIO.

Truppa di Governo.

Primi Avieri : TEODORO REALE, CARLO DOVA, EUGENIO MORELLI.

I CADUTI

DALMAZIO BIRAGO – LUIGI LANZA – ALBERTO OSTINI – Col. ERMANNO BARTOLINI, Comandante lo stormo – MARIO MAMELI – RENATO PELLATI – CARLO CIPOLLINI – FIORENZO BARINO – BACIO GALLINI – UGO FLORIO.

I FERITI

ROBERTO FARINACCI – CARLO GIOLETTA – ORESTE ACRI – ALDO SPALLA – STELLIO FOCESI – NICOLA CARBONARA.

PRELUDIO

PRIMO TEMPO

INTERMEZZI